OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI



HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia



WYCHODZI 15 i 30 KAŻDEGO MIESIĄCA

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1937 r.

ROK VI — NR. 1

TREŚĆ:

Od Wydawnictwa

Na skutek decyzji Prezydium Izby powziętej na wniosek specjalnej Komisji Izbowej oraz na podstawie wyników rozpisanej do prenumeratorów Biuletynu w końcu roku zeszłego ankiety, z początkiem roku bieżącego Biuletyn Izby ukazywać się będzie co dwa tygodnie — 15 i 30 każdego miesiąca. Ponadto wszyscy prenumeratorzy Biuletynu 10 i 20 każdego miesiąca będą otrzymywali komunikat o przyjazdach i odjazdach statków linij regularnych, zaś 30 komunikat ten będzie załączony do Biuletynu. Wobec tego dział „Linie regularne Gdyni" zostaje z Biuletynu wyeliminowany. Treść Biuletynu na życzenie odbiorców, wyrażone w odpowiedziach na wspomnianą ankietę, będzie w ogólnych zarysach utrzymana z tym jednak, że zagadnieniom handlu i transportu morskiego poświęcać się będzie specjalne dużo uwagi. Dla podkreślenia tych tendencyj Biuletynu, wprowadzony został podtytuł „Handel i Transport Morski".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 stycznia 1937 r. | NR 1

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rok 1936 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

Na tle ogólnej poprawy, jaka się zarysowała w sytuacji gospodarczej Polski obroty zamorskie portu w 1936 roku wykazują również dalszy postęp. — Po gwałtownych skokach wzwyż w obrotach portu w latach ubiegłych do 1933 r., spowodowanych głównie pozyskiwaniem coraz większej ilości ładunków masowych od kilku lat obserwujemy poważny wzrost ładunków drobnicowych. Musiało to w konsekwencji wpłynąć na tempo wzrostu oraz strukturę obrotów portu w roku ubiegłym, wyrażających się wagowo liczbą — **7.742.945.9 ton** wobec 7.474.443.8 ton w roku 1935. Tempo wzrostu obrotów portu w r. ub. nieznacznie osłabło, wykazując 3.59% wzrostu wobec 3,9% w r. 1935. Stoimy więc wobec zjawiska stabilizacji obrotów portowych, trwającej już trzeci rok. Wprowadzone z dniem 27 IV ub. r. dekretem Prezydenta R. P. ograniczenia dewizowe na ogół nie wpłynęły na obroty portu, co wyraźnie potwierdza poważny wzrost importu zamorskiego. Analizując obroty towarowe portu należałoby uprzednio wyjaśnić zmiany zaszłe na terenie handlu zagranicznego Polski. Dane za 11 miesięcy stwierdzają niezbicie poważną poprawę, w porównaniu z rokiem 1935. Przywóz wzrósł tak pod względem ilości, jak i wartości. Wywóz wzrósł jedynie wartościowo, wykazując spadek wagowy ok. 215 tys. ton, co zresztą zostało wyrównane wzrostem cen naszych głównych artykułów eksportowych.

Wobec braku ostatecznych danych statystycznych do szczegółowej analizy obrotów zamorskich portu gdyńskiego jeszcze powrócimy. Tu podamy jedynie porównanie ogólnego importu i eksportu oraz parę ostatnich danych z poważniejszych pozycyj drobnicowych i masowych.

Import zamorski w roku sprawozdawczym wyrażający się liczbą **1.335.455.7 ton** wobec 1.111.844.3 ton w 1935 roku wykazuje po raz pierwszy w porcie gdyńskim tak poważny **20.1%-owy wzrost**, podczas gdy rok miniony w porównaniu z rokiem 1934 wykazał tylko 12,1% wzrostu. Najpoważniejsza liczbowo na imporcie pozycja złomu żelaznego wykazuje w roku 1936 rekordową ilość 446.886 ton wobec 338.941 ton w 1935 roku. Oprócz złomu z surowców hutniczych bardzo poważnie wzrosła pozycja rud różnych i wypałków pirytowych, wykazując — 136.817 ton wobec 115.668 ton w 1935 r. Wzrost ten stoi w ścisłym związku z sygnalizowaną już w roku ubiegłym znaczną poprawą zatrudnienia hutnictwa polskiego oraz wzmożeniem się tranzytu wysokocennych rud głównie dla Czechosłowacji.

Widomym znakiem poprawy rynku rolniczego jest bardzo poważny wzrost importu surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Tak np. import fosforytów wzrósł przeszło dwukrotnie, zaś żużli Thomasa ok. 30%.

Z szeregu artykułów drobnicowych wykazały wzrost: kawa, herbata, rośliny i materiały roślinne, śledzie świeże i solone, oleje, asfalt, tłuszcze roślinne i zwierzęce, garbniki, kauczuk, wyroby gumowe, celuloza, miedź, cyna oraz liczny poczet fabrykatów metalowych, jak maszyny, aparaty, części wagonów i lokomotyw, samochody, motocykle i t. p. Dobre rezultaty daje również import su-



rówców włókienniczych, z których najpoważniejszy surowiec bawełna osiągnęła w r. sprawozdawczym rekordową ilość **91.761 ton** wobec 84. 381 ton w 1935 roku. Niemałą rolę odegrała tu naturalnie tranzytowa bawełna przede wszystkim dla Czechosłowacji. Poza bawełną z surowców i półfabrykatów włókienniczych wykazały wzrost: wełna, przędza wełniana, przędza bawełn., juta oraz szmaty. Datujący się od ok. 2 lat spadek importu nasion oleistych występuje również i w roku minionym. Przyczyną tego zjawiska jest akcja sfer rządowych, mająca na celu popieranie produkcji krajowych nasion oleistych.

Po rekordowym wyniku w przywozie owoców świeżych w 1935 roku, rok sprawozdawczy przynosi spadek tego importu, wyrażającego się liczbą **59.252 ton** wobec 68.888 ton w 1935 r. Wobec poważnego udziału pomarańczy hiszpańskich w przywozie owoców świeżych przez port gdyński, trwająca już 6 miesiąc wojna domowa w Hiszpanii spowodowała bardzo poważne perturbacje w wymianie handlowej polsko - hiszpańskiej, co skolei rzeczy musiało spowodować zanik importu pomarańczy hiszpańskich.

Import ryżu surowego, obniżył się o ok. 10%.

Z artykułów spożywczych kolonialnych uległy obniżce: kakao, korzenie oraz orzechy i migdały. — Poza tymi artykułami zmniejszył się przywóz: żywicy, tranu, tytoniu. przetworów chemicznych, soli potasowej, papieru oraz cynku. Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek głównie tranzytowej soli potasowej, importowanej w przeważnej mierze ze Z. S. R. R. Do artykułów, których przywóz nie uległ prawie żadnym zmianom należą przede wszystkim skóry.

Pomimo ogólnego spadku eksportu z Polski, eksport zamorski w porcie gdyńskim wykazał wzrost, aczkolwiek bardzo nieznaczny, gdyż wynoszący zaledwie 0.7%. To poważne osłabienie tempa wzrostu (w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. — 2.6%) eksportu zamorskiego w stosunku do lat ubiegłych ma swoje uzasadnienie w przeobrażeniu struktury obrotów portu, odbywającej się na przestrzeni ostatnich kilku lat. Dotychczas każda zmiana w eksporcie węgla musiała zaważyć na szali całości eksportu zam. Rok miniony będzie tu dalszym krokiem naprzód w pojawieniu się i rozszerzeniu eksportu szeregu artykułów drobnicowych, których wzrastający udział niweluje negatywne zmiany w całości eksportu, spowodowane spadkiem eksportu węgla.

W liczbach absolutnych eksport zamorski w 1936 r. wyniósł **6.407.490.2 ton** wobec 6.362.599.5 ton w 1935 roku. Najpoważniejszy ilościowo na eksporcie artykuł węgiel kamienny wykazuje po raz drugi od chwili wywiezienia pierwszej tony (1925 r.) nieznaczny 2.3% spadek. W porównaniu z rokiem 1935 wykazującym 2.6% spadek rok miniony wykazuje tu pewną minimalną poprawę. Poza węglem eksportowym z grupy produktów mineralnych wykazały spadek węgiel bunkrowy oraz koks.

Drugi z rzędu najpoważniejszy ilościowo artykuł naszego eksportu, drzewo, wykazał w roku sprawozdawczym poważny ok. 38% wzrost. Po nader słabym wyniku eksportu drzewa w 1935 roku, rok miniony natrafił na dobrą koniunkturę na rynku angielskim i pozwolił wywieźć ogółem tarcicy 265.629 ton wobec 192.323 ton w 1935 r. oraz bali i słupów — 18.957 ton wobec 10.931 ton w 1935 r. (ok. 80% wzrost). Poza surowcem drzewnym wykazały wzrost również i niektóre jego produkty, jak meble gięte, wyroby koszykarskie oraz szereg innych wyrobów z drzewa. Z produktów rolniczych wzrósł bardzo poważnie (przeszło 4 krotnie) wywóz strączkowych oraz słodu. Z produktów hodowlanych dobre rezultaty daje eksport jaj (ok. 10% wzrost), masła (przeszło 100% wzrost) oraz drobiu i ptactwa bitego. Pozostałe produkty, jak bekony oraz szynki i inne peklowane wykazują spadek wywozu. Poza wyżej wymienionymi wykazały wzrost pozycje eksportu: mąki ryżowej, ryżu wyłuszczonego, nasion i roślin, cementu, soli kuch. i przemysłowej, tłuszczów zwierzęcych, przetworów mięsnych, wytłoków buraczanych, karbidu, salmiaku. bieli cynkowej, skór, tkanin, papieru, papy i tektury, celulozy oraz szeregu produktów hutniczych, jak żelaza surowego, żelaza handlowego, rur żelaznych i żeliwnych oraz blachy cynkowej.

Do poważniejszych pozycyj wywozu, które wykazały spadek w roku sprawozdawczym należą przede wszystkim poza podaną już grupą mineralną: zboże, mąka pastewna, cukier, makuchy, melasa, soda, sól potasowa, siarczan amonu, saletra, papier oraz dykty i forniery. — Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek eksportu cukru (62.161 ton w 1936 r. wobec 103.792 ton w 1935 r.). Spadek ten łączy się ze wzrostem konsumcji wewnątrz kraju i niekorzystnie kształtującą ceną na rynkach zbytu. W związku z tym pewna ilość cukru eksportowego przeznaczona została na rynek wewnętrzny. Reasumując ten przegląd, można pomimo braku dokładnych danych z innych portów Bałtyku stwierdzić, że stanowisko na jakie wysunął się port gdyński w 1933 r. i utrwalił w latach następnych w znacznym stopniu utrzymane zostało w roku sprawozdawczym.

O bardzo poważnej roli portu gdyńskiego w obsłudze całego handlu zagranicznego Polski, świadczą dane liczbowe Głównego Urzę-

du Statystycznego (za 11 mies.), dotyczące udziału portu gdyńskiego w handlu zagranicznym Polski. Mianowicie udział Gdyni pod względem wagi wynosi ogółem — 46.5%, w tym na wywozie — 48,7% oraz na przywozie — 37.1%. Wartościowy udział ogółem: — 46.7%, w tym na wywozie — 36.2% oraz na przywozie — 57.5%. **Z. Tymiński.**

Rozwój linii regularnych portu gdyńskiego w r. 1936

Rok ubiegły był historii światowej marynarki handlowej rokiem zdecydowanej poprawy sytuacji żeglugi i ekspedycji morskiej. Poprawa ta przez cały czas zaopatrywana była przez sceptyczny, ostrzegawczy komentarz ekonomistów, wykrywających obok zdrowych źródeł poprawy takie zjawiska, jak zmiany wywołane przeprowadzeniem kampanii włoskiej w Abisynii, oraz równoległy wzrost zbrojeń w skali światowej.

Na liniowej żegludze jednakże wypadki w basenie Śródziemnego Morza i przyległych wodach morza Czerwonego i Atlantyku (najpierw wojna włosko - abisyńska, później wojna domowa w Hiszpanii) odbiły się ujemnie. W Gdyni dawało się to odczuwać przez cały rok. Równolegle ze wzrostem frachtów linij czarnomorskich szło obniżanie się ich ilości najpierw przez „sankcyjne" omijanie portów italskich, potem, z powodu niebezpieczeństwa i ryzyka finansowego, niezawijanie do portów hiszpańskich, i wreszcie zmniejszenie samych możliwości wysyłki towaru wskutek zakłócenia normalnej produkcji i konsumpcji wraz z wymianą towarową w portach zawijania śródziemnomorskich linij. Również wrzenie w Palestynie odbiło się na obrotach towarowych przez jej porty.

Konkretne zmniejszenie ruchu wyraziło się w zlikwidowaniu linii bałtyckiej „Italo-Somala" do Gdyni i portów północno-bałtyckich, która już była doszła z początkiem roku do 2-tygodniowych odjazdów w obie strony. Inne linie zachodnio-śródziemnomorskie również zmniejszyły częstotliwość swych przyjazdów i odjazdów,które wyrównały się znów nieco ku końcowi roku.

W ogólnym bilansie, pomijając żeglugę śródziemnomorską, która mimo wypadków w Hiszpanii ku końcowi roku powróciła do poprzedniego ożywienia, na wszystkich liniach, za bardzo nielicznymi wyjątkami, zaznaczył się *wzrost ożywienia* i powstało kilka nowych linij.

Wśród *nowych* linij na pierwszym miejscu postawić wypada polską linię południowo-amerykańską: Gdynia — Rio de Janeiro. Santos, Buenos Aires, z zawijaniem do innych portów w miarę potrzeby. Linia ta jako pasażerska zainaugurowana została w lutym. chociaż pierwszy odjazd trampu „Wisła", wcielonego do tej linii, nastąpił jeszcze w roku poprzednim. Odjazdy „Pułaskiego" a następnie i „Kościuszki", specjalnie przystosowanych do pracy na nowej linii, przez zaprowadzenie nowoczesnej wentylacji chłodzonym powietrzem itp., miały dużą frekwencję pasażerów i przeplatane były odjazdami coraz liczniejszych dodatkowych statków trampów, obok „Wisły" frachtowanych dla tej linii, jako statki frachtowe odjazdowe.

2. Linia Gdynia—Bristol (Bugsier Reederei A. G. w Hamburgu), zgłoszona w marcu przez firmę maklerską Bergenske, z przyjazdem i odjazdem raz w miesiącu, jeszcze należycie się nie rozwinęła: statki tej linii regularnie się zgłaszają do portu, mało jednakże jeszcze mają ładunków importowych, eksportowe natomiast towary linia ta ładuje zazwyczaj w Gdańsku.

3. Linia Antwerpia — Gdynia — Tallinn (Laevanduse Uhisus w Tallinnie), zgłoszona w kwietniu przez firmę maklerską Rothert & Kiłaczycki jako 2-tygodniowa linia portu gdyńskiego się nie rozwinęła; z końcem roku została skreślona ze spisu regularnych linij portu. Pełna rotacja dwu statków tej linii: Tallinn — Gdańsk — Rotterdam — Antwerpia—Gdynia — Tallinn, z której wypadła obecnie tylko Gdynia w kierunku powrotnym, natomiast Gdańsk w kierunku wyjściowym pozostał. Na tej linii zarysowała się przewaga ładunków eksportowych nad importowymi z kierunku Antwerpii i Rotterdamu, co też spowodowało zwinięcie linii w Gdyni i utrzymanie się jej w Gdańsku.

4. Linia Le Havre — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad — Gdynia — Kopenhaga — Le Havre (Compagnie Generale Transatlantique), zgłoszona jako 14-dniowa sezonowa (makler: Polska Agencja Morska) była czynna do października włącznie. Jest to linia głównie pasażerska, o przewadze turystów, mająca widoki dalszego rozwoju.

5. Linia Gdynia — Genua — Neapol — Catania, Messina — Palermo — Fiume — Bari i z powrotem (La Costiera), makler Rummel & Burton, z odjazdami co 3—4 tygodni, uruchomiona w grudniu, wypełniła lukę powstałą po zlikwidowaniu w maju połączenia italskich portów z Gdynią, utrzymywanego przez T-wo Italo - Somala. Nowe połączenie różni się tym (korzystnie) od poprzedniego, że łączy bezpośrednio z Gdynią również porty adriatyckie.

6. Linia Gdynia — porty zatoki Meksykańskiej (Gulfu) i z powrotem, zgłoszona

przez towarzystwo Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe, dla której maklerem jest Polska Agencja Morska (PAM), uruchomiona w grudniu, z odjazdami co 3 tygodnie. Nowa linia ma w ruchu 2 statki zafrachtowane. w w przyszłości będzie to. oczywiście, linia pod polską banderą.

7. Jako linia kopenhaska figurowały już w prasie przewozy małego motorowca „Pionier I" między Kopenhagą a Gdynią. W rzeczywistości linia ta zgłoszona jako regularna taką nie była: statek później kursował pomiędzy Gdynią a portami środkowego Bałtyku, jako statek dodatkowy bałtyckich linij Żeglugi Polskiej.

Donioślejszym w skutkach, aniżeli uruchamianie nowych linij, dla pracy portu, okazało się w roku sprawozdawczym *zwiększenie ruchu na istniejących liniach* (nowe statki, większa ich ilość, większa ilość odjazdów). Oto najważniejsze w tym względzie zmiany:

1. Linia Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy Jork: wprowadzenie drugiego motorowca, m/s Batory, w kwietniu, zwiększenie częstotliwości odjazdów.

2. Stopniowe zwiększenie ilości odjazdów skombinowanej (statki pasażerskie, towarowe i czysto towarowe, zafrachtowane) linii Gdynia — porty wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej — Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, z zawijaniem w razie potrzeby również do Victoria, Montevideo i innych portów. Początkowo odjazdy były 6 tygodniowe, ażeby dojść stopniowo do 2 a nawet 3 razy w miesiącu. Ku końcowi roku zaczął się odczuwać brak wolnego tonażu trampów, któreby można było zafrachtować dla tej linii, co zaczęło działać hamująco na dalszy wzrost przewozów linii.

3. Zwiększenie, od jesieni, częstotliwości połączeń Sztockholm—Gdynia na szwedzkiej linii bałtyckiej. Dotąd kursował tu s/s Marieholm, z odjazdami 12-dniowymi, wprowadzony został drugi statek, s/s Bia, z odjazdami 10-dniowymi, zawijający również do Norrköping.

4. Zwiększenie przy końcu roku częstotliwości ruchu na linii Żeglugi Gdynia — Rotterdam przez zafrachtowanie dodatkowego statku, z odjazdami 10—12 dniowymi. Przejście z rotacji dwoma statkami na trzystatkową zwiększyło oczywiście ilość odjazdów tej linii o 50 procent.

5. Zwiększenie z wiosną ilości odjazdów na linii Egon Rederi Gdynia — porty zachodnio-szwedzkie (makler: Behnke & Sieg) — z dwutygodniowych na tygodniowe.

6. Zwiększenie pod koniec roku zafrachtowanego tonażu na liniach bałtyckich Żeglugi Polskiej: a) do Sztockholmu i Norrköping, b) do Rygi. Liepai, Kłajpedy. Statki obecnie frachtowane przewyższają frachtowane dotąd. pod względem nośności — dwukrotnie. Tym liniom niewątpliwie przekazane będą zamówione w Finlandii przez Żeglugę Polską dwa nowe motorowce po 1.000 t. DW nośności.

Jest godne uwagi, że poza niektórymi z wymienionych powyżej nowych linij, których żywotność jeszcze nie była praktycznie sprawdzona, żadna z poprzednio zgłoszonych linij nie została w roku sprawozdawczym zlikwidowana. Po stronie czynnej bilansu regularnej żeglugi Gdyni, bez uwzględnienia nowych linij, stoi wzrost działalności istniejących linij, po stronie biernej — zupełny brak strat.

Linie polskie rozwijały się w roku 1936 pomyślnie.

Na linii północno - amerykańskiej G. A. L. Ż. uruchomiono nowy motorowiec, m/s Batory co pozwoliło zwiększyć ilość odjazdów tak na linii, jak również zwiększyć ilość podróży turystycznych (nie tylko z Gdyni, ale i z Nowego Jorku, na wyspę Kubę i do Montrealu).

Na linii południowo - amerykańskiej zainaugurowano ruch emigracyjny na polskich transatlantykach, ruch wyjściowy towarów na zafrachtowanych trampach szybko wzrastał.

Na linii lewantyńskiej, na której Żegluga Polska (makler Rothert & Kiłaczycki) współdziała dwoma statkami z flotą Svenska Orient Linien przeszło się kolejny etap, który wyraził się w podniesieniu polskiej bandery na motorowcu „Lewant" i zamianie frachtowanego parowca „Sarmacja" (ex „Smaland") na motorowiec „Lechistan" (ex „Hemland"). W rozwoju połączeń na Bliskim Wschodzie tej linii zostało zapewnione, wspólnie ze Svenska Orient Linien, zawijanie raz na miesiąc statków idących z Gdyni do Salonik.

Linie Żeglugi Polskiej, jak już zaznaczono, rozwijały się pomyślnie. Że to towarzystwo odczuwa największy głód liniowego tonażu wynika już z samego faktu zamówienia (w ramach nowego programu 4-letniego rozbudowy floty handlowej) 2 motorowców na stoczni Vulcan — Crighton w Abo/Turku (Finlandia), dla linij bałtyckich towarzystwa.

Statki te, po 1.000 t. DW nośności, będą miały główne siłownie okrętowe po 800 efektywnych koni maszynowych: kadłuby statków będą zaopatrzone we wzmocnienia przeciwlodowe.

Nowa polska linia meksykańska G. A. L. Ż. (makler PAM) swym powstaniem przy pomocy frachtowanych obcych statków dowodzi, iż organizacyjnie i kapitałowo jeszcze jesteśmy dalecy od wypełnienia na płaszczyźnie żeglugowej zadań, które nam stawia własny handel morski.

Stałe zatrudnienie obcych statków na lin. polskich i nawet w miarę polepszenia się ko-

niunktury w żegludze, *znaczny wzrost* udziału tego obcego, zafrachtowanego w time charter tonażu najlepsze stanowią świadectwo powodzenia linij polskich, ale i stanowią miarę zadań jeszcze niewypełnionych.

Gdynia stopniowo przetransponowuje się na przewozy ładunków więcej wartościowych. Linie regularne stanowią główną część składową aparatury umożliwiającej stały i pewny przepływ towarów wartościowych. Z powyższego widać, że sieć regularnych połączeń naszego portu, która jest warunkiem koniecznym dla rozwoju przewozów wartościowych. towarów, żyje i rozwija się normalnie, tak na liniach komunikacyjnych dalszych, jak i na odcinkach dowozowych z- i do większych portów rozdzielczych Europy, oraz z- i do poszczególnych portów bałtyckich.

J. Klejnot-Turski.

Inwestycje miejskie w Gdyni w roku 1936

Zagadnienie inwestycyj miejskich, tak ważnego i podstawowego czynnika wciąż rozbudowującego się miasta portowego, stanowi jedno z najpoważniejszych zagadnień w rozwoju gospodarczym Gdyni.

Toteż po zakończeniu roku 1936 warto zrobić bilans pracy, dokonanej na tym odcinku, chociażby w najogólniejszych zarysach. Pomijając sprawy drobne na czoło wysuwają się zagadnienia: terenowe, budownictwa socjalnego, budownictwa szkół, budownictwa urządzeń użyteczności publicznej, budowy dróg, uzbrojenie miasta siecią wodociągów kanalizacji i elektryczną, wreszcie komunikacji miejskiej.

Sprawy terenowe

Przystępując do budowy Gdyni popełniono zasadniczy, kardynalny błąd, za który dziś Gdynia pokutuje i pokutować nadal będzie. Błędem tym jest zaniedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w swe ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić grunty pod budowę miasta, konieczność powstania którego dla wszystkich była jasna. Grunty te można było wykupić po niskiej cenie, nie pozostającej w żadnym stosunku do cen, jakie płacone są dziś. Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych ulic i to głównych, braku magistrali komunikacyjnej, kolei poprowadzonej przez sam środek miasta i t. d., z drugiej strony Zarząd Miasta, znalazł się w trudnej sytuacji z powodu braku dostatecznej ilości terenów budowlanych, nie mówiąc już o trudności wpływu na kierunki rozwoju miasta. Sprawy terenowe miasta reguluje Towarzystwo Budowy Osiedli — T. B. O., przeprowadzające planową parcelację terenów na Redłowie, Witominie, Dwałkach Leśnych, a ostatnio na Oksywiu. Zdobyczą gospodarki terenowej w roku 1936 jest nabycie przez TBO. terenów budowlanych na Oksywiu — ok. 30 ha i majątku Suchy Dwór tuż pod Gdynią — powierzchni ok. 250 ha. Suchy Dwór przeznacza się na Osiedle robotnicze.

Budownictwo socjalne

Sprawą budownictwa socjalnego miasta zajmuje się TBO. W roku 1930 na terenie Witomina TBO. wybudowało 54 domki robotnicze, dwuizbowe — czyli jednorodzinne. Domki te są murowane. System domków drewnianych, jako niepraktycznych, został przez TBO. zarzucony. Do każdego domku przylega parcela 300 m^2. Koszt budowy jednego domku wynosi 5—6 tysięcy złotych. Inwestycja ta dokonana została przy udziale Towarzystwa Budowy Osiedli Robotniczych, które udzielało na ten cel odpowiednich kredytów na 6 dogodnych warunkach, a mianowicie z terminem amortyzacji lat 50 przy oprocentowaniu 2% rocznie.

Poza tym TBO. buduje na Redłowie osiedle dla pracowników umysłowych, na które składa się 10 domków bliźniaczych. W sumie da to 40 mieszkań 4 izbowych. Do innych prac T. B. O. zaliczyć należy budowę ulic na Witominie, budowę kanalizacji odwadniającej na Witominie, instalacje wodociągowe na Redłowie, plantację terenów falistych na Redłowie, przygotowywanie planów zabudowy i parcelacji i t. p. prace.

Budowa szkół

W konsekwentnym dążeniu do poprawy warunków przebywania dzieci w szkołach gdyńskich, oczywiście mowa o szkołach powszechnych, oraz wobec stałego i poważnego przypływu coraz liczniejszych rzesz dzieci w wieku szkolnym, Komisariat Rządu w dalszym ciągu wznosił nowe budynki dla szkół.

W okresie roku budżetowego 1934/35 Zarząd Miasta Gdyni zainwestował 260 tysięcy złotych, w roku 1935/36 — 445 tysięcy złotych i w bieżącym 1936/37 — zainwestował, względnie zainwestuje do końca roku budżetowego 316 tys. zł. Łącznie więc w okresie trzech lat budżetowych inwestycje na budownictwo szkół wyniosą 1,021 tysięcy złotych.

W efekcie da to 7 gmachów szkolnych o 55 izbach i jedną adeptację o 12 izbach, czyli ogólny przyrost 67 izb szkolnych. Do tego do-

chodzi znajdujący się w budowie jeszcze jeden gmach szkolny o 8 izbach.

W roku 1936 ukończony został budynek murowany szkoły na Oksywiu o kubaturze 6,5 tysięcy m. sześc. Koszt budowy 180 tysięcy złotych; w Małym Kacku — budynek drewniany — o kubaturze 4 tysiące m. sześc., — koszt budowy ok. 50 tysięcy złotych; na Grabówku — taki sam budynek drewniany. —

W stadium budowy znajduje się szkoła murowana w Chylonii o kubaturze 4,5 tysięcy m. sześc. Koszt budowy 85 tysięcy złotych.

Poza budową wykonano szereg robót, jak: ustępy, parkany, boisko itp.

Budowa urządzeń użyteczności publicznej.

Rzeźnia miejska.

Brak rzeźni w Gdyni stanowił niedopuszczalny minus w organiźmie gospodarczym miasta, nadto ujemnie wpływał na rozwój hodowli w najbliższych powiatach zaplecza. Toteż budowa Rzeźni i Targowiska bydlęcego w Gdyni stała się sprawą wielkiej wagi. Okres roku 1936 przypada na sfinalizowanie podstaw prawnych i finansowych tego przedsięwzięcia oraz na budowę gmachu samego przedsiębiorstwa. Rzeźnia miejska jest spółką Miasta z Polskim Rynkiem Bekonowym przy równych uchwałach. Obecnie wznoszone budynki odpowiadają potrzebom dzisiejszej Gdyni, tj. miasta o 100.000 mieszkańców oraz umożliwiają pokrycie dodatkowego zapotrzebowania w miesiącach letnich obliczonego na 50.000 osób przyjezdnych do Gdyni i na wybrzeże. Przewidywany ubój roczny określono na 9 tys. sztuk bydła rogatego, grubego 11,000 drobnego, 35 tysięcy świń. W projekcie zabezpieczono możność łatwej rozbudowy bez zatrzymania ruchu rzeźni o 100 proc. stanu obecnego. Powierzchnia terenu pod rzeźnię i targowisko wynosi 46 tysięcy m². Ogólna kubatura budynków wyniesie 31 tysięcy metrów sześc. (bez targowicy). Koszt budowy wyniesie ok. 1,900 tysięcy złotych. Ukończenie rzeźni przewidziane jest na sierpień 1937 roku. Stan obecny prac — budynki główne pod dachem. instalacje wewnętrzne rozpoczną się od marca br.

Hala targowa.

Budowane obecnie Hale Targowe w założeniu swym mają być centralnymi halami obrotu hurtowego. Na okres przejściowy, do czasu rozbudowy sieci targowisk miejskich, hale te będą wykorzystane równocześnie dla handlu detalicznego, z tym, że obroty hurtowe dokonywane będą w godzinach nocnych, sprzedaż zaś detaliczna w godzinach rannych, ustalonych w przyszłości przez administrację Hali w porozumieniu z czynnikami gospodarczymi. —

Powierzchnia terenu przeznaczonego pod hale wynosi ok. 15 tysięcy m², powierzchnia hal (rzut parterowy) wynosić ma 5,5 tysięcy m², powierzchnia piwnic — 5 tysięcy m², w tym powierzchnia chłodni i przewiewni — 2 tysiące m². Ogólny koszt budowy wyniesie ok. 1800 tysięcy złotych. Do budowy Hal przystąpiono we wrześniu 1936 roku, budowa potrwa rok. Stan obecny — wybudowane piwnice Hali Targowej, Mięsnej i Rybnej.

Wodociągi i kanalizacja, elektryczność.

Przedsiębiorstwa miejskie, jak Zakład Wodociągów i Kanalizacji i Miejskie Zakłady Elektryczne odgrywają niesłychanie ważną rolę, dostarczając miastu wodę, elektryczność, odprowadzając ścieki.

Jasna rzecz, że prace tych przedsiębiorstw winne odbywać się planowo w ramach planu rozbudowy miasta. Uzbrojenie terenu winno posuwać się we właściwych kierunkach, hołdując zasadzie, żeby przy najmniejszej długości sieci zaspokoić największą liczbę odbiorców. Ze względu na dużą rozpiętość terenów gdyńskich i rozrzuceniu osiedli na terenie 66 km² powierzchni miasta, liczba mieszkańców na mb. sieci jest niższa, niż w innych miastach. Obecna planowa gospodarka przedsiębiorstw dąży do posuwania się sieci wzdłuż zabudowujących się dzielnic i osiedli.

W roku 1936 wykonane zostały następujące prace:

Wodociągów wybudowano ok. 22 km, przyczym na specjalną uwagę zasługuje doprowadzenie wody do Oksywia i Obłuża, które dotąd miały wodę z lokalnej stacji wodociągów. Koszt inwestycji wodociągowych wyniósł ok. 650 tysięcy złotych.

Kanałów sanitarnych wybudowano ok. 5 km, kosztem 200 tysięcy złotych i to w śródmieściu, Dwałkach Leśnych, na Kamiennej Górze i w Redłowie. Kanalizacja koncentruje się głównie w śródmieściu, jednak nie wszystkie jego części są jeszcze skanalizowane. Kanalizację deszczową poprowadzono w śródmieściu, Orłowie i Oksywiu, ogółem ok. 5 km, kosztem ok. 200 tysięcy złotych.

Sieć elektryczna szybko się rozbudowuje. W roku 1936 kosztem przeszło 300 tysięcy złotych wybudowano ok. 12 km sieci wysokiego napięcia, ok. 27 km niskiego napięcia i ok. 9 km sieci oświetleniow. Wybudowano 3 transformatory (trzeci na ukończeniu) większe i 3 (trzeci na ukończeniu) transformatory mniejsze. Na specjalną uwagę zasługuje zamknięcie linii okrężnej na odcinku Grabówek — Zagórze, doprowadzenie światła do Demptowa w granicach Gdyni i do Rewy — wsi rybackiej poza Gdynia. W roku 1936 przybyło 3,5 tysiąca liczników elektrycznych na sieci, podnosząc stan odbiorców elektryczności do 14 tysięcy.

Budowa dróg.

Budowa dróg w mieście postępuje według planu inwestycyjnego Zarządu Miasta. Właściwie drogi wytyczają dziś kierunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Teren Gdyni jest tak obszerny i tak chaotycznie zabudowany, że opracowanie planu budowy dróg jest i będzie trudnym problemen.

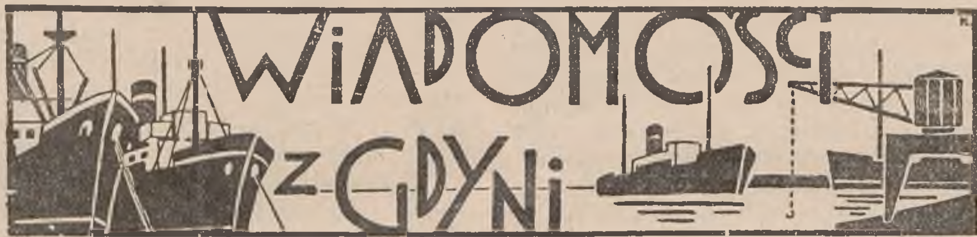
W roku 1936 wybudowano ogółem 8,5 km dróg bitych, z tego 3,5 km w śródmieściu, prawie 2 km na Oksywiu i Obłużu, 3 km w Orłowie. Powierzchnia wybudowanych dróg mierzy się 52 tys. m², a powierzchnia chodników wybudowanych w roku 1936 wynosi 31,5 tysięcy m².

Komunikacja miejska.

Komunikacja Miejska, reprezentowana przez Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne MTK. w roku 1936 poczyniło dalsze inwestycje, zakupując 7 nowych wozów autobusowych, wycofując jednocześnie trzy wozy mniej nadające się dla pracy w Gdyni. Nowe wozy swą sprawnością i wyglądem stoją na wysokim poziomie. Uruchomiona została nowa druga linia miejska, łącząca miasto z portem, oraz linia zamiejska do Kartuz. Częstość kursowania autobusów w śródmieściu poprawiła się, jednak dla wartko płynącego życia miasta portowego wydaje się jeszcze niedostateczną, szczególnie, jeżeli chodzi o odcinek miasto — port.

Wyżej dokonany przeglad dokonanych w roku 1936 inwestycyj miejskich świadczy o powadze dokonanych wysiłków, a z drugiej strony uwypukla trudności, na jakie działalność inwestycyjna w Gdyni jest narażona. Spodziewać się należy, że planowe wykonanie zamierzeń w zakresie inwestycyj miejskich złagodzi w latach następnych te niedomagania, które powstały na skutek błędów popełnianych w pierwszych latach budowy Gdyni.

B. Polkowski



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wyjechał w dniu 15 stycznia na 3-tygodniowy urlop wypoczynkowy.

Zastępują go Wiceprezesi Dr Konrad Kasperowicz i Dr Władysław Smoleń.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 11 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego wysłuchano sprawozdania Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby oraz ustalono wytyczne porządku dziennego następnego Plenarnego Zebrania Izby, które ze względów natury technicznej nie mogło odbyć się w dniu 12 stycznia i odłożone zostało do drugiej połowy lutego.

POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ.

W dniu 8 b. m. pod przewodnictwem wiceprezesa Izby D-ra W. Smolenia odbyło się w lokalu Ekspozytury Izby w Bydgoszczy posiedzenie Sekcji Handlowej Izby. Podczas posiedzenia tego, Wicedyrektor Izby p. Tadeusz Marchlewski złożył sprawozdanie z prac będącego pod jego kierownictwem Wydziału Handlu Wewnętrznego przedstawiając m. in. sprawę cen na towary i cenników na tle ostatnio wydanych zarządzeń organów państwowych z uwzględnieniem warunków, jakie pod tym względem istnieją na Pomorzu oraz sprawę rządowej ankiety, dotyczącej handlu domokrążnego. Następnie Wicedyrektor T. Marchlewski omówił: przebieg i dające się już zaobserwować wyniki konferencji, odbytej na początku grudnia r. ub. przez przedstawicieli Izby z władzami Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu na temat aktywizacji działalności kredytowej tego banku na terenie Pomorza, negatywne stanowisko Izby do projektu ustawy kominiarskiej oraz do zamierzenia dopuszczenia handlu produktami spożywczymi przez jadłodajnie po godzinie 19 i wreszcie prace nad organizacją komisyj targowych.

W następnym punkcie porządku obrad p. Wicedyrektor Marchlewski przedstawił przebieg prac Komisji Handlu Wewnętrznego w Warszawie w zakresie badania kalkulacji cen artykułów pierwszej potrzeby jak żelazo, węgiel, artykuły żywnościowe, bydło, zboże, wełna i bawełna, które to prace są już daleko posunięte.

W dalszym ciągu posiedzenia Wicedyrektor Izby p. M. Cieśliński przedstawił Sekcji sprawę egzaminów dla uczniów kupieckich, zaś Wicedyrektor T. Marchlewski złożył sprawozdanie z odbytej ostatnio z ramienia Światowego Związku Polaków z zagranicy i w

porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych podróży do Francji w celu wizytacji ośrodków i organizacji kupiectwa polskiego na tamtejszym terenie.

ODCZYT NACZELNIKA WYDZIAŁU MINISTERSTWA SKARBU DR. MANTLA O PRZEPISACH DEWIZOWYCH.

W dniu 11 stycznia przybył do Gdyni na skutek zaproszenia naszej Izby Naczelnik Wydziału Ministerstwa Skarbu, członek Komisji Dewizowej Dr Mantel, w celu wygłoszenia odczytu na temat obowiązujących przepisów dewizowych.

Odczyt ten odbył się w sali konferencyjnej Izby, gromadząc ponad 100 osób ze sfer bankowych, handlowych, maklerskich i ekspedytorskich. Dr Mantel w odczycie swym uzasadnił genezę wprowadzenia w Polsce reglamentacji dewizowej, a następnie dał szczegółowy przegląd obowiązujących przepisów dewizowych na podstawie dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia 1936 r. oraz okólników Komisji Dewizowej. Dr Mantel w swych wywodach uwzględnił również specjalne przepisy, obowiązujące na terenie Gdyni, wydane w celu jak najmniejszego skrępowania obrotów portowych. Na zakończenie prelegent udzielił szeregu wyjaśnień na zapytania obecnych.

Zamykając zebranie Wiceprezes Izby Dr Smoleń wyraził, w imieniu Izby i zebranych, Dr. Mantlowi podziękowanie za przybycie do Gdyni i wygłoszenie referatu na tak aktualny temat.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. GRUDNIU 1936 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *grudniu 1936 r. 746.119,4 ton* wobec 724.051,9 ton w m. listopadzie 1936 r. oraz 641.012,9 ton w m. grudniu 1935 roku.

Ostatni miesiąc 1936 roku wykazuje nieznaczny 3,1%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem listopadem oraz poważny 16,4% wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1935 r. Jest on zaledwie o 0,3% mniejszy od rekordowych obrotów w m. styczniu 1936 r. (748.668,5 ton) oraz 1,9% mniejszy od dotychczasowych rekordowych obrotów miesięcznych portu w m. sierpniu 1935 r. (754.448,5 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów miesięcznych (746.119,4 t.) złożył się przywóz zamorski — 165.130,— ton oraz wywóz zamorski — 580.989,4 t.

Przywóz zamorski w m. grudniu 1936 r. (165.130,— ton) jest największym przywozem w porcie gdyńskim. Poprzedni rekordowy przywóz miał miejsce w m. listopadzie 1936 r. (160.454,9 ton). W porównaniu z importem ub. mies. listopada 1936 r. (160.454,9 ton) miesiąc sprawozdawczy wykazuje wzrost nieznaczny 2,9%-owy, natomiast w stosunku do mies. grudnia 1935 r. (149.278,9 ton) — 10,6% wzrost. — Wzmożone obroty pierwszych i ostatnich miesięcy roku spowodowane są pośpiechem w wykorzystaniu szeregu umów kontyngentowych, a w związku z tym zwiększeniem szeregu ładunków drobnicowych i masowych.

Ten poważny wzrost importu zamorskiego zawdzięczać należy przede wszystkim złomowi żelaznemu. Importowano go 75.241 ton wobec 54.489 ton w ub. mies. listopadzie. Jest to rekordowa ilość złomu żelaza przywiezionego do portu w okresie miesięcznym. Datujący się od początku 1935 roku wzrost importu złomu osiąga maksymalne natężenie w 1936 r. Stoi to w ścisłym związku ze stale wzrastającym stanem zatrudnienia hutnictwa naszego. Odpowiednikiem tego stanu będzie poważne wzmożenie się produktów hutniczych na eksporcie. Poza złomem spośród poważniejszych pozycyj importu wykazały wzrost: nasiona oleiste — 4.996 t. (4.728 t.), owoce świeże — 6.521 t. (2.587 t.), kawa — 994 t. (706 t.), piryty — 2.957 t. (brak), wełna — 2.400 t. (2.083 t.), juta — 2.331 t. (2.211 t.), papier — 1.775 t. (1.736 t.) miedź — 1.584 t. (1.567 t.) oraz samochody, motocykle i części — 531 t. (37 t.)

Na podkreślenie zasługuje bardzo poważne zwiększenie się importu owoców świeżych. Jest to początek sezonu przede wszystkim na pomarańcze. — Nieznaczny spadek importu w miesiącu sprawozdawczym wykazały pozycje: orzechy i migdały — 179 t. (273 t.) kakao — 530 t. (846 t.), śledzie świeże — 614 t. (617 t.), oleje — 119 t. (145 t.), asfalt — 29 t. (40 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 364 t. (376 t.), tran — 377 t. (505 t.), napoje alkoholowe — 96 t. (130 t.), skóry — 2664 t. (3144 t.), bawełna — 8.734 t. (10.437 t.), przędza bawełniana — 234 t. (288 t.), len, konopie, sizal i in. włókna — 30 t. (33 t.), szmaty — 1.157 t. — (1.728 t.), papa, tektura — 12 t. (79 t.), żelazo surowe — 521 t. (526 t.), metale różne — 206 t. (447 t.), cyna — 206 t. (233 t.), wyroby żelazne i metalowe — 218 t. (389 t.), maszyny, aparaty i części — 550 t. (788 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 460 t. (463 t.). Poważny spadek wykazały natomiast pozycje: owoce suszone — 617 t. (1033 t.), żywica — 221 t. (530 t.), śledzie solone — 3.172 t. (8.312 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 12.744 t. — (22.343 t.), siarka — 632 t. (1.477 t.), garbniki — 1.808 t. (3.378 t.) fosforyty — 12.361 t. (16.599 t.), oraz celuloza — 774 t. (1233 t.)

Zjawisko to daje się wytłumaczyć tym, że część wymienionych towarów była przywieziona w poważnych ilościach w mies. ubiegłym.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. grudniu 1936 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	grudzień 1936 r.	*grudzień 1935 r.*
Nasiona różne	198	124
nasiona oleiste	4.996	5.345
ryż surowy	38	17
owoce świeże	6.521	12.409
owoce suszone	617	851
konserwy owocowe	16	—
orzechy i migdały	179	153
kawa	994	134
herbata	187	136
korzenie	102	137
rośliny i mater. roślinne	173	4
żywica	221	196
śledzie świeże	614	500
śledzie solone	3.172	1.266
rudy różne i wypałki pir.	12.744	12.673
piryty	2.957	5.060
oleje	119	158
smoła i smary	58	27
asfalt	29	—
tłuszcze i oleje roślinne	364	774
tłuszcze zwierzęce	1.415	1.898
tran	377	427
napoje alkoholowe i inne	96	102
tytoń	47	2
siarka	632	181
przetwory chemiczne	281	288
farby	28	253
garbniki	1808	1.446
fosforyty	12.361	21.950
sól potasowa	—	2.850
skóry	2.664	2.509
wełna	2.400	2.577
odpadki wełny	98	69
przędza wełniana	23	63
bawełna	8.734	13.100
odpadki bawełny	257	66
przędza bawełniana	234	76
len, konopie, sizal i in. włókna	30	95
juta	2.331	2.323
szmaty	1.157	676
kauczuk	440	461
wyroby gumowe	232	69
papier	1.775	1.034
papa, tektura	12	15
celuloza	774	1.186
żelazo surowe	521	260
metale różne	206	168
złom żelazny	75.241	48.684
miedź	1.584	678
cyna	206	50
cynk	30	—
wyroby żelazne i metalowe	218	385
maszyny, aparaty i części	550	849
części wagonów i lokom.	460	594
samochody, motocykle i cz.	531	61
różne	12.548	3.667
Razem	165.130	149.279

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (380.989,4 ton) wykazuje nieznaczny 3,1 proc. wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem 1936 r. (363.597 — ton) oraz poważny 18,2 proc. wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1935 r. (491.734 — ton).

Pomimo spadku wywozu grupy wytworów pochodzenia mineralnego, czynnika decydującego dotychczas o wzroście lub spadku ogólnego eksportu, eksport ten w miesiącu sprawozdawczym wykazuje nieznaczny wzrost. Najpoważniejsze pozycje naszego eksportu węgiel kamienny wyniósł liczbowo w miesiącu sprawozdawczym 434.427 ton, wobec 445.564 ton w m. listopadzie 1936 r.

Poza węglem eksportowym uległ nieznacznej obniżce wywóz węgla bunkrowego — 38.502 t. (40.598 t.) Z grupy wytworów mineralnych jedynie koks wykazuje w miesiącu sprawozdawczym poważną nadwyżkę wywozu — 27.523 t. (15.450 t.) — Poza koksem spośród poważniejszych pozycyj eksportu wzrost wykazały pozycje: drzewo tarte — 20.615 ton (10.448 ton), wyr. z drzewa — 1266 t. (467 t.), dykty i forniery — 1481 t. (1179 t.), strączkowe — 461 t. (152 t.), mąża ryżowa — 200 t. (95 t.), mąka — 152 t. (20 t.), słód — 4186 t. (2854 t.), nasiona i rośliny — 970 t. (672 t.), bekony — 1456 t. (1163 t.), drób i ptactwo bite — 482 t. (348 t.), cement — 784 t. (217 t.), tłuszcze zwierzęce — 991 t. (464 t.), przetwory mięsne — 2194 t. (1948 t.), melasa — 5410 t. (brak), biel cynkowa — 536 t. (465 t.) siarczan amonu — 2.044 t. (1536 t.), skóry — 158 t. (68 t.), tkaniny — 524 t. (400 t.), bawełna i odpadki — 850 t. (334 t.) papier — 866 t. (357 t.), żelazo handlowe — 10.890 t. (9132 t.), wyroby żelazne i metalowe — 2899 t. (861 t.), cynk — 949 t. (837 t.), oraz blacha cynkowa — 789 t. (548 t.)

Na uwagę zasługuje eksport melasy, gdyż jest to jedyny ładunek w ciągu całego 1936 roku. — Poważny wzrost eksportu tarcicy spowodowany został dobrą koniunkturą na rynku angielskim. Doskonałe rezultaty daje eksport produktów hutniczych ze szczególnym uwzględnieniem żelaza handlowego, wyrobów żelaznych i metalowych, cynku oraz blachy cynkowej.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek należą: ryż — 14 t. (224 t.), jaja — 941 t. (1.668 t.), masło — 181 t. (751 t.), sól — brak (31 t.), cukier — 3.607 t. (4.438 t.), makuchy — 900 t. (1.122 t.), wytłoki buraczane — 49 t. (172 t.), salmiak — 23 t. (41 t.), karbid — 187 t. (395 t.), biel cynkowa — 465 t. (536 t.), klepki — brak (75 t.), wyroby koszykarskie — 119 t. (139 t.), papa i tektura — 283 t. (314 t.), celuloza — 623 t. (1.610 t.), żelazo surowe — 104 t. (489 t.), oraz metale różne — 75 t. (102 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu grudniu 1936 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	grudzień 1936 r.	*grudzień 1935 r.*
Zboże	15	—
strączkowe	461	47
mąka ryżowa	200	150
mąka	152	—
mąka pastewna	248	1.689
ryż	14	68
słód	4.186	1.988
owoce świeże	41	186
konserwy owocowe	12	28
nasiona i rośliny	970	328
szynki i inne peklowane	84	179
bekony	1.456	1.364
drób i ptactwo bite	482	272
jaja	941	265
masło	181	29
cement	784	970
sól	—	50
węgiel eksportowy	434.427	372.416
węgiel bunkrowy	38.502	33.609
koks	27.523	16.015
oleje i parafina	—	5
tłuszcze zwierzęce surowe	991	148
przetwory mięsne	2.194	484
cukier	3.607	6.010
napoje alkoholowe	18	2
spirytus	—	45
makuchy	900	4.653
melasa	5.410	131
otręby	49	—
soda	—	527
salmiak	23	—
karbid	187	408
farby	11	14
biel cynkowa	536	323
sól potasowa	330	2.092
saletra	17	348
nawozy azotowe	2.044	5.082
skóry	158	32
tkaniny	524	459
bawełna i odpadki	850	141
bale i słupy	—	49
drzewo tarte	20.615	19.069
wyroby z drzewa	1.266	430
klepki	—	190
dykty i forniery	1.481	1.372
meble gięte	426	355
wyroby koszykarskie	119	141
papier	866	889
papa, tektura	283	153
celuloza	623	1.300
żelazo handlowe	10.994	7.225
metale różne	75	289
wyroby żelazne i metal.	2.899	3.371
szyny kolejowe	—	16
rury żeliwne, żelazne i stalowe	2.800	1.650
cynk	949	730
blacha cynkowa	789	559
różne	8.276	3.389
Razem	580.989	491.734

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności na wyjściu oraz wzrost pojemności na wejściu, ilość statków na wejściu zmalała. Przyszło bowiem 457 statków (471) o pojemności 462.485 n. r. t. (449.767 n. r. t.), wyszło zaś 461 statków (446) o pojemności 447.461 n. r. t. (432.444 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Włochy — 4, Niemcy — 5, Norwegia — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Anglia — 8, Finlandia — 9, Grecja — 10, Holandia — 11 itd., wykazuje przegrupowanie Danii z 4 na 3. Włoch z 8 na 4, Niemiec z 3 na 5 oraz Norwegii z 5 na 6 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. grudniu 1936 r. wyniósł 1.012 n. r. t. (954,9 n. r. t., wykazując poważny wzrost. — Średni postój statku w porcie wyniósł 53,6 godzin (53 godzin). — Średnia ilość statków w porcie wyniosła 53 (51).

Ruch statków w miesiącu grudniu 1936 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	58	63.363	55	64.624
W. M. Gdańsk	1	938	3	3.063
Anglia	14	30.232	13	24.231
Dania	65	46.915	67	46.987
Estonia	15	8.088	15	9.313
Finlandia	20	23.810	20	25.238
Grecja	8	16.953	8	14.456
Holandia	13	11.565	16	11.160
Łotwa	3	3.574	5	5.098
Niemcy	62	45.045	59	39.709
Norwegia	49	38.153	46	34.321
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.194	9	28.194
Szwecja	120	87.902	129	92.863
Włochy	17	51.588	13	41.744
Z. S. R. R.	2	3.428	2	3.723
Węgry	1	2.737	1	2.737
Razem	457	462.485	461	447.461

Ruch pasażerów w m. grudniu wykazuje nieznaczne ożywienie pomimo niesprzyjających w tym okresie warunków atmosferycznych. Przyjechało bowiem 527 osób (294), w tym: z Anglii — 72, Argentyny — 32, Belgii — 11, Brazylii — 10, Danii — 67, Finlandii — 7, Francji — 2, Holandii — 6, Kanady — 115. Litwy — 1, Norwegii — 1, Senegalu — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 190 oraz Szwecji — 12. Wyjechało zaś ogółem 1.932 osoby (1.491), w tym do: Anglii — 312, Argentyny — 358, Brazylii — 54, Danii — 18, Francji — 421, Kanady — 42, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 319, Szwecji — 3, Urugwaju — 401 oraz via W. M. Gdańsk — 1.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU.

Statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły ogółem w grudniu 117.811 t. towarów, wobec 112.049,5 ton przewiezionych w grudniu 1935 roku. Liczby te nie obejmują ruchu towarowego na statkach towarzystwa Gdynia—Ameryka L. Ż., pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną.

W przewozach grudniowych na wywóz przypadło 83.179 ton (XII 1935: 85.259,5 t.), na przywóz 30.563 t. (XII 1935: 26.622 t.)., na przewozy między portami zagranicznymi 4.069 t. (XII 1935: 168 t.). Jak widać ożywiły się znacznie przewozy między portami zagranicznymi, co zawdzięcza się wyłącznie pracy statków Żeglugi Polskiej, jak trampów jej, tak i jej statków liniowych.

Statki **Żeglugi Polskiej** przewiozły ogółem 62.633 t. towarów (XII 1935: 65.275 t.), w tym w wywozie 35.366 t. (XII 1935: 41.070 t.), w przywozie 23.198 t. (XII 1935: 24.037 t.) i między portami zagranicy 4.069 t. (XII 1935: 168 t.).

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 27.177 t., (XII 1935: 23.708 t.), w tym wywozowych ładunków 15.609 ton (XII 1925: 12.770 t.), przywozowych 10.213 t. (XII 1935: 10.770 t.) i między portami zagranicznymi 1.355 t. ładunków (XII 1935: 168 t.).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 35.456 t. towarów (XII 1935: 41.567 t.), w tym w wywozie 19.757 t. (XII 1935: 28.300 t.), w przywozie 12.985 t. (XII 1935: 13.267 t.), oraz między portami zagranicy 2.714 t. (XII 1935: nic). Spadek przewozów eksportowych na trampach tłumaczy się wyłącznie zmniejszeniem ilości wywiezionego towaru masowego — węgla — z 21.030 t. w grudniu 1935 na 15.820 t., poza tym wywieziono koksu 2.450 t., fasoli 1.016 t., jaj 350 t., szynek w puszkach 121 t. Wartościowo przewozy trampów znacznie przewyższają przewozy z grudnia poprzedniego roku, co oczywiście w statystyce ilościowej może być zaznaczone tylko słowami.

Również pozycja przywozowa trampów zawiera więcej pozycyj: wobec przywozu rudy i pomarańcz w grudniu 1935 roku, przywieziono w grudniu 1936: bawełny 601 t., 2.823 t., kostki granitowej 8.329 t., złomu 1.224 t. Partia bawełny oczywiście niezwykle podnosi wartość całego przywozu trampów w grudniu 1936 roku.

Statki **Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego** (Polbrit) przewiozły rekordową ilość: 10.205 t. towarów, wobec 6.105 t. w grudniu roku 1935. Ten wyjątkowo silny wzrost przewozów statki towarzystwa zawdzięczają więcej wzrostowi przywozu aniżeli wywozu. Wywieziono bowiem 5.517 t. wobec 3.900 t. w grudniu 1935 i przywieziono 4.688 t. wobec 2.205 t. w grudniu 1935. Przewozy w kierunku Anglii — pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Londynem i Hull dały 5.488 t. w wywozie a 4.636 t. w przywozie, reszta — 29 t. w wywozie i 89 t. w przywozie, przypada na linię emigracyjną Gdynia — Havre.

Eksport na statkach Polbritu kierował się: do Hull 3.161 t. (w tym z Gdyni 1.085 t. i 15 koni, z Gdańska 2.076 t.), do Londynu 2.327 t. (w tym z Gdyni 1.709 t., z Gdańska 618 t.) Import z Londynu ład. 2.460 t. (w tym do Gdyni 2.297 t., do Gdańska 163 t.), import z Hull 2.176 t. (w tym do Gdyni 1.841 t., do Gdańska 335 t.).

Statki towarzystwa **Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe** przewiozły ogółem 5.252 t. towarów i 1.348 pasażerów, wobec 1.635 t. towarów i 1.417 pasażerów w grudniu 1935 roku, należy jednak wziąć pod uwagę, że pasażerskiej linii do Południowej Ameryki w grudniu 1935 roku jeszcze nie było. Ale i ilość przewiezionych pasażerów i towarów na samej północno-amerykańskiej linii jest znacznie większa niż w poprzednim roku, co tymbardziej godne jest uwagi, że odjazdów było o jeden mniej niż w grudniu poprzedniego r.: grudzień 1935 — 2 przyjazdy 2 odjazdy, grudzień 1936: 2 przyjazdy 1 odjazd.

Na linii północno - amerykańskiej w tych warunkach przeważał ruch wejściowy: 306 pas. i 1.315 t. tow. (XII 1935: 241 pas., 380 t. tow.), przy mniejszym wyjściowym: 185 pas. i 1.150 t. towarów (XII 1935: 176 pas. i 1.255 t. towarów).

Na linii południowo-amerykańskiej przyjazd i odjazd s/s „Kościuszko" dał wysokie liczby: 2.787 t. towarów i 1.042 pasażerów, w tym na wyjściu 809 pasażerów, głównie emigrantów, oraz 1.425 t. towarów, na wejściu natomiast 48 pasażerów i 1.362 t. towarów. W tymże miesiącu odszedł towarowy statek duński „Leise Maersk" zafrachtowany dla tejże linii, zabierając zgórą 2.000 t. towarów i drzewa, co oczywiście nie jest uwzględnione w niniejszej statystyce.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w grudniu 39.721 t. węgla, wyłącznie eksportowego, wobec 39.034,5 t. w grudniu 1935 roku, w tym do Szwecji 24.317 t. (26.638 t.), do Norwegii 12.754 t. (12.396,5 t.), do Belgii 2.650 t. (XII 1935: nic). Podróży jak i rok temu odbyto 14. Nieznaczna nadwyżka przewiezionego w miesiącu węgla kryje w sobie znaczne podniesienie sprawności przewozów, gdyż podróże w ostatnim grudniu były naogół dłuższe: był wywóz do Belgii i mniej wywieziono węgla do bliskiej Szwecji. Odwiedzono porty: trzykrotnie Göteborg, dwukrotnie Gävle, oraz po 1 razie: Limhamn, Iggesund, Zeebrügge, Utansjö, Sarpsborg, Oslo, Stavanger.

KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY POLSKĄ A GUATEMALĄ.

Wskazana przez nas w numerze 33 Biuletynu z roku zeszłego trasa komunikacji morskiej pomiędzy Polską a Guatemalą wymaga uzupełnienia w tym sensie, że na trasie tej istnieje od kilku lat obsługa statkami Towarzystwa Okrętowego American Scantic Line, odpływającymi w odstępach tygodniowych z Gdyni do Nowego Jorku, skąd ładunki towarów przeznaczone do Guatemali, przeładowywane są na statki linii United Linit Co, która, jak już zaznaczyliśmy, utrzymuje regularną komunikację co tydzień pomiędzy Nowym Jorkiem a Puert Barrios (port półn. wsch. Guatemali).

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 13 stycznia Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej p. Stanisław Tor zaprzysiągł w obecności Wiceprezesa Izby Dr. Smolenia i Radcy Izby J. Hildta oraz Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców izbowych na port gdyński:

1) p. Józefa Jankowskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla zboża.

2) p. Inż. Jana Dobrowolskiego — w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy dla ziemiopłodów.

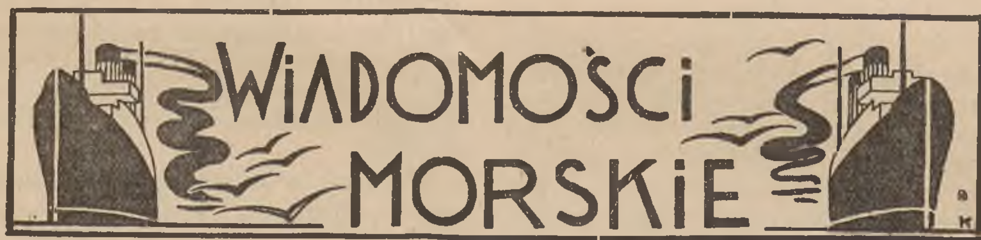
3) p. Mariana Herczyńskiego — w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy dla nasion oraz próbobiorcy dla zbóż i nawozów sztucznych, ponadto p. Herczyński otrzymał nominację na wykonywanie w porcie gdyńskim funkcyj rzeczoznawcy na ziemiopłody i ich przetwory.

4) p. Inż. Michała Mikosia — w charakterze rzeczoznawcy okrętowego.

5) Poza tym Pan Prezes Izby zaprzysiągł p. Marię Zwierzycką jako kontrolerkę wywozu pierza i puchu przy punkcie kontrolnym w Gdyni, stosownie do poleceń Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

NOWA SIEDZIBA ORBISU W GDYNI.

Polskie Biuro Podróży Orbis, oddział w Gdyni, dotąd mieszczące się przy Skwerze Kościuszki, z dniem 1 stycznia b.r. przeniosło się do nowego lokalu przy ulicy Świętojańskiej 38.



PORTY ROTTERDAMU, ANTWERPII, HAMBURGA I BREMY W 1936 ROKU.

Rok 1936 odznaczał się wytężoną walką konkurencyjną wielkich portów kontynentalnych Morza Północnego i Bałtyku. Wszystkie niemal mogą pochwalić się poważnym wzrostem obrotów, stojących w ścisłym związku z poprawą koniunktury i ożywieniem międzynarodowej wymiany towarów pomimo dalszych postępów w reglamentacji handlu poszczególnych państw.

Niezmiernie ciekawym jest porównanie obrotów portowych obecnych z okresem przedwojennym. Najbardziej znamiennym będzie tu stwierdzenie faktu, iż Antwerpia i Rotterdam poczyniły znacznie większe postępy, aniżeli porty niemieckie Hamburg i Brema. I tak Antwerpia osiągnęła 130%, a Rotterdam 110% obrotów z roku 1913. Po zeszłorocznej dewaluacji guldena i franka porty te posiadają jeszcze znacznie lepsze widoki możliwości akwizycyjnych. Porty niemieckie natomiast straciły na ilości przeładowywanego towaru. Tak np. Brema przeładowala w roku 1935 — 87%, Hamburg 78% ilości towaru z 1913 r. Przy czym należałoby podkreślić, iż rok 1936 choć korzystniejszy w poważnym stopniu tych liczb nie zmieni.

W roku ubiegłym na pierwsze miejsce wysunął się *Rotterdam* przede wszystkim dzięki temu, iż jest on naturalnym punktem przeładunkowym towarów masowych, idących tranzytem do i z ośrodków przemysłowych Niemiec, położonych nad Renem. Tranzyt ten stanowi około 60% importu i 70% eksportu Rotterdamu. Wzrost przeładunku w 1936 roku przypisać należy w dużej mierze strajkowi, który wybuchł latem w porcie antwerpijskim, dewaluacji florena oraz zniżce opłat portowych o 28%, będących poważnym czynnikiem atrakcyjnym dla portu.

Pomimo wzmożonej propagandy w Niemczech za kierowaniem ładunków do portów niemieckich, Rotterdam, jak niezbicie wyjaśniają poniższe dane z ostatnich jego obrotów portowych, skutecznie przeciwstawia się tym prądom.

Obroty Rotterdamu

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	11.343	18.408.940
11 pierwszych mies. 1935 r.	10.102	16.359.240
wzrost	+ 1.240	+ 2.049.700

Dla *Antwerpii* rok ubiegły pomimo wzrostu globalnej sumy przeładowanych towarów był bardzo ciężki. W lecie wybuchł długotrwały strajk robotników portowych, który wyrządził dotkliwe szkody dla gospodarki tak portu, miasta jak i całego państwa. Sam Zarząd Portu tracił dziennie około 800.000 fr., z czego 500.000 fr. przypadało na opłaty portowe oraz 300.000 fr. na inne wpływy. Na dworcu kolejowym zablokowanych zostało 4.500 wagonów, z czego 2.940 należało do belgijskich kolei państwowych, reszta do innych krajów. Jeszcze pod koniec grudnia, w czasie świąt nastąpiło ponowne zaostrzenie stosunków, grożące wybuchem strajku. Zażegnano go jednakże mediacją czynników rządowych. — Przedstawiciele syndykatów zażądali mianowicie 7-godzinnego dnia pracy, pracodawcy natomiast skłonni byli na 40-godzinny tydzień pracy (5 dni w tygodniu po 8 godzin.) Stanowisko robotników znalazło poparcie u inspektora pracy. W końcu 1936 roku przyszło do ugody. Sprawę uregulowano w ten sposób, że zmiany (szychty), które dotychczas trwały 8 godzin (efektywna praca 7½ godzin) mają wynosić 7 i pół godzin (efektywna praca 7 godzin). Nowe 7 i pół godzinne „shifts“ mają obowiązywać od 25 stycznia br. a to celem umożliwienia technicznego przygotowania tego systemu.

Jak się kształtowały obroty portu antwerpijskiego w ostatnim okresie czasu, ilustrują poniższe dane:

Obroty Antwerpii

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	10.463	17.846.130
11 pierwszych mies. 1935 r.	10.100	16.964.236
wzrost	+ 363	+ 881.894

Porty niemieckie za wszelką cenę dążą do rozszerzenia swego zaplecza ku Renowi, a to przy pomocy t. zw. Hansakanal (Osnabrück — Brema — Hamburg). Projekt ten w związku z drugim planem czteroletnim Rzeszy Niemieckiej nabiera coraz to realniejszych kształtów.

Brema leżąc najbliżej Antwerpii i Rotterdamu w pierwszej linii odczuwa bezwzględność walki konkurencyjnej. Stąd poprawa koniunktury w Rzeszy nie szła w parze ze wzrostem obrotów portu. W ciągu pierwszych 10 miesięcy 1936 r. przeładowano 5,1 mil. ton, co stanowi wzrost o 0,3% w stosunku do tego samego okresu czasu 1935 r. Jednakże w porównaniu z dnem kryzysu w latach 1930—32, gdy Brema miała 70.000 bezrobotnych, obrót towarów spadł do 4,3 mil. ton, tonaż statków do 6,6 mil. N. R. T., stosunki znacznie się poprawiły. Zatrudnienie wzrosło, przy czym handel i przemysł (rzemiosło) zatrudniają 82% ludności Bremy, zdolnej do pracy. Czynniki gospodarcze miasta wszelkimi siłami starają się o przyspieszenie skanalizowania środkowej Wezery oraz budowy wyżej wspomnianego Hansakanal, co by umożliwiło ściągnięcie bardziej wartościowych ładunków. Sprawa jest poważna, gdyż pomimo powolnego wzrostu ilości przeładowywanych towarów wartość ich spada. Tak np. w roku 1934 przeładowano towarów o wartości 1,48 miliarda RM, w roku 1935 natomiast 1,37 przy ogólnej wartości handlu zagranicznego Niemiec 8,6 miliarda RM.

Jak Rotterdam zawdzięcza dużo Renowi, tak *Hamburg* korzysta ogromnie z Łaby, która łączy go z uprzemysłowionymi okręgami Europy Środkowej. Po wypowiedzeniu umiędzynarodowienia Łaby stosunki te ulegną pewnej zmianie. Dotychczas zapowiedziane zostało zawarcie dwustronnego porozumienia z Czechosłowacją. Jakie znaczenie w życiu gospod. Hamburga odgrywa ta droga wodna świadczy fakt, iż w ciągu pierwszych 8 miesięcy 1936 r. przeładunek w stosunku do tego samego okresu czasu 1935 r. z 11,06 mil. ton wzrósł do 12,6, podczas gdy kolej może się pochwalić daleko skromniejszym wzrostem z 6,59 na 6,9 mil. ton. Ogółem rok 1936 był pomyślnym dla portu i stanowi dalszy wzrost w porównaniu z rokiem 1935, co stwierdza poniższe zestawienie:

Obroty Hamburga:

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	15.366	17.697.835
11 pierwszych mies. 1935 r.	14.843	16.849.790
wzrost	+ 523	+ 848.045

Hamburg, będąc jednakże portem drobnicowym ciągnie większe korzyści aniżeli Rotterdam, przeładowujący w przeważnej mierze towary masowe (głównie węgiel na eksporcie, rudy na imporcie). Technicznie również stoi wyżej aniżeli Rotterdam. Posiada naprzykład 2000 urządzeń przeładunkowych lądowych oraz 700.000 m² powierzchni użytkowej magazynów.

Specjalnością portu hamburskiego są ładunki zbiorowe. Ładunki te po nadejściu drogą lądową pozostają skierowane do odpowiednich magazynów, gdzie po manipulacji rozdzielczej zostają przydzielane odpowiednim liniom okrętowym. W roku 1934 przeładowano 158.000 ton ładunków zbiorowych, w roku 1935 — 222.000 ton, w 1936 około 250.000 ton.

Należy podkreślić, iż struktura gospodarcza portów niemieckich dostosowuje się obecnie w szybkim tempie do zmienionych warunków ekonomicznych Rzeszy. W organizacji

życia portowego ujawniają się naprzykład silne obecnie tendencje popierania małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych.

Z. T.

PORT SZCZECIŃSKI W ROKU 1936.

Jak z opublikowanych dopiero co danych Zarządu portu Szczecińskiego wynika, obroty portu tego w roku 1936 doznały bardzo poważnego wzrostu nie tylko w stosunku do wszystkich poprzednich lat powojennych, lecz również w stosunku do obrotów ostatniego roku z przed wojny — roku 1913. Dane te są jeszcze prowizoryczne, jednak stwierdzają one z całą dobitnością wyżej określony stan ogólny. Tak naprzykład weszło i wyszło w roku 1936 statków morskich 13.388 o pojemności ogólnej około 20.2 milionów metrów^3 w porównaniu do 10.098 statków o pojemności 15,4 mil. metrów^3 w roku 1935.

Obrót zamorski towarów w przywozie i w wywozie osiągnął około 8.200.000 ton, czyli ilość dotąd nigdy w porcie szczecińskim nienotowaną. W porównaniu do przeładunku w roku 1935, który dał około 6.100.000 ton i był najlepszym rokiem powojennym, rok sprawozdawczy wykazał wzrost o więcej niż 34%, zaś w porównaniu do roku 1913 wzrost ten wyniósł 32%. Zaznaczyć jednak należy, jak stwierdza Zarząd Portu, że liczby te nie oznaczały wzrostu obrotów portu w handlu zagranicznym Niemiec, ani też odbiły się w specjalnie rentowny sposób na pracy przedsiębiorstw żeglugowych, maklerskich i ekspedycyjnych, lecz były wynikiem specyficznych warunków obrotów wewnętrznych niemieckich, a mianowicie wzrostu obrotów pomiędzy portami Szczecina i Królewca w komunikacji Rzeszy z Prusami Wschodnimi. Innymi słowy było to wynikiem w znacznym stopniu przestawienia tych obrotów z drogi lądowej, przez terytorium Polski, na drogę morską.

Wyżej opisaną sytuację w porcie szczecińskim ilustrują dane zawarte w niżej umieszczonych dwóch tabelkach:

Ruch statków morskich

Rok	Wejście liczba	Wejście pojemność m³	Wyjście liczba	Wyjście pojemność m³
1913	5.926	7.553.334	6.200	7.650.190
1933	4.282	6.194.527	4.256	6.224.527
1934	5.062	7.501.539	4.902	7.468.963
1935	5.071	7.693.481	5.027	7.709.996
1936	6.658	10.083.734	6.730	10.152.330

Zamorski przeładunek towarów
w tonach

Rok	przywóz	wywóz	razem
1913	4.254.563	1.990.975	6.245.538
1933	3.083.358	1.379.312	4.462.670
1934	3.953.729	1.771.230	5.724.959
1935	3.869.719	2.196.508	6.066.227
1936	4.200.000	4.000.000	8.200.000

RUCH STATKÓW PORTU ANTWERPII W GRUDNIU I W ROKU 1936.

W ciągu grudnia roku 1936 zawinęło do portu Antwerpii 966 statków o łącznej pojemności 1941.436 ton, w tym samym miesiącu roku poprzedniego zawinęło statków 1025 o pojemności 2077.332 ton. Dla zobrazowania rozwoju ruchu statków w porcie Antwerpii w ciągu ostatnich 6 lat przytaczamy tabelę następującą:

Lata	Ilość statków	Tonaż	Tonaż przec. statku	Stosunek % do r. 1929 (1929=100%)
1913	7.056	14.146.819	2.005	—
1929	11.582	24.325.103	2.100	100,0%
1932	9.407	19.666.678	2.091	80,0%
1933	9.841	20.439.195	2.077	84,0%
1934	10.305	20.536.384	1.993	84,4%
1935	11.125	22.035.257	1.981	90,5%
1936	11.429	22.942.526	2.007	94,3%

Z danych powyższych wynika, że rok 1936, pomimo strajku, który trwał od 3 do 21 czerwca, w porównaniu z rokiem największej depresji — 1932 — wykazał wzrost ilości statków o 21,4% zaś pod względem tonażu o 16,6%. Liczby, dotyczące roku sprawozdawczego w porównaniu z rokiem 1935, wykazują wzrost ilości statków o 304 jednostki, zaś wzrost tonażu o 907. 269 ton.

Na ogólną liczbę 11.429 statków, które zawinęły do portu w Antwerpii w roku 1936, przypada na statki niemieckie 2223 jednostek o pojemności 6.043.111 ton, statki angielskie 2752 — o pojemności 5.287.706 ton. statki francuskie 732 — o pojemności 2.074.103 ton. statki norweskie — 786 o pojemności 1.654.457 ton, statki holenderskie — 1311 o pojemności 1.396.152 ton, belgijskie — 555 o pojemności 1.010.558 ton, szwedzkie — 709 o pojemności 932.028 ton i t. d.

STAWKI FRACHTOWE DALEKICH LINIJ ZWYŻKUJĄ.

Daje się zauważyć ogólna zwyżka stawek konferencji frachtowych w poszczególnych grupach dalekich linij. I tak: od 1 stycznia zwyżkowały stawki na frachty wyjściowe z Zachodniej Afryki do Europy, a od 1 lutego podniesione zostają w kierunku odwrotnym. Stawki konferencji Dalekiego Wschodu już częściowo są podniesione i z dniem 1 kwietnia niemal wszystkie pozycje towarowe ulegną w tym kierunku zwyżce frachtowej. Tak samo z dniem 1 kwietnia podniesione zostają stawki konferencyjne do Indyj i Cejlonu. Wreszcie oczekiwane są zwyżki frachtowe w kierunkach Ameryki Północnej i Południowej.

Mimo, że w czasie kryzysu linie nie tak silnie ucierpiały jak trampy, broniąc się konwencyjnymi stawkami, jednak obecnie armatorzy linij regularnych oceniają odpowiednio

wzrost światowej prosperity oraz w związku z nią zwiększenie wydatków własnych i wyrównują sobie straty doznane w okresie kryzysowym.

OŻYWIENIE W HOLENDERSKIM BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW.

W latach 1930—35 holenderskie budownictwo okrętowe przechodziło stan marazmu. Dopiero z rokiem 1936 zaczął się szybki ponowny rozkwit tego przemysłu, tak, że obecnie nie w stanie on jest przyjąć nowych zamówień. Główne zamówienia dały: grupa Royal Shell na szereg wielkich cysternowców Wilhelmsen w Oslo, Alfred Holt w Liverpool, (pierwszy większy statek pasażersko-towarowy nie budowany dla tej grupy w Anglii) wreszcie zamówienia narodowe — na siostrzany statek dla 12-letniego liniowca Holland Amerika Linie, turbinowca „Statendam". Sceptyczne głosy jednak ostrzegają przed możliwością krótkiej fali konjunktury, po której może znów powrócić nieznaczny stopień zatrudnienia dla stoczni holenderskich.

KTO POKRYWA STRATY WYNIKŁE Z POWODU WPADNIĘCIA ŁADUNKU DO MORZA?

Znany w Gdyni statek „Melilla" portugalsko - marokańskiej linii, wyładowując ładunek z Antwerpii na otwartej redzie Rabatu (Marokko) na lichtugi, zgubił kilka skrzyń, które wyślizgnęły się ze stropu linowego i nie trafiwszy do kołyszącej się lichtugi wpadły do morza. Jest to zwykły sposób przeładunku w Rabat. Sprawa przeszła przez trzy belgijskie instancje i we wszystkich interesant ładunku wygrał sprawę przeciwko statkowi w osobie jego kapitana, który został uznany odpowiedzialnym za stratę.

Kapitan bronił się tym, że stan morza nie różnił się od zwykłego i kołysanie pod wpływem przybrzeżnej fali, które spowodowało wypadek, prawie nigdy nie ustaje w Rabacie. Przedłożył zaświadczenie kapitanatu portu, które zezwalało lichtugom ze względu na pogodę, na kursowanie między statkiem a lądem. W mniemaniu kapitana zaszedł wypadek siły wyższej, gdyż i obsłudze wyładunku nie można zarzucić niedbalstwa lub niedostatecznej jej liczebności.

Sąd jednak stanął na stanowisku odmiennym, uważając, że kapitan ponosi odpowiedzialność za wypadek. Decydującym było, że lichtugi przeładunkowe zostały zafrachtowane przez statek, a nie przez odbiorców, stanowiły wobec tego jakby przydatek (appendant to the ship). Również w myśl klauzuli konosamentu kapitan miał prawo dowieźć ładunek do najbliższego pewnego portu i tam towar ładować, z którego to prawa nie skorzystał, wobec czego przyjął na siebie odpowiedzialność i ryzyko wyładunku.

Powyższy wypadek tłumaczy, dlaczego stawki towarzystw żeglugowych do otwartych portów są wyższe: mimo że porty te mają zazwyczaj znacznie mniejsze opłaty przeładunkowe, niż w portach właściwych, osłoniętych, działanie ryzyka dla statku i ładunku przewyższa w przeciwnym kierunku i to znacznie tę różnicę.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

DECENTRALIZACJA WYDAWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU I PODZIAŁU KONTYNGENTÓW W DNIU 23 GRUDNIA 1936 ROKU.

Instrukcja wydana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliła następujące normy wydania pozwoleń przywozu i podziału kontyngentów:

I. Pozwolenia przywozu wydawane będą tym przedsiębiorstwom, które prowadzą księgi handlowe, choćby uproszczone. — Centralna Komisja Przywozowa jest uprawnioną w poszczególnych uzasadnionych wypadkach czynić odstępstwa od tej zasady w odniesieniu do gospodarstw rolnych bądź przedsiębiorstw rzemieślniczych lub drobnych przemysłowych.
Importerzy winni na każdorazowe żądanie izby przemysłowo - handlowej udowodnić prowadzonymi przez siebie księgami handlowymi właściwe wykorzystanie wydanych im pozwoleń przywozu.

II. Kontyngenty na przywóz towarów wyznacza Ministerstwo Przemysłu i Handlu pismami do Centralnej Komisji Przywozowej.
Kontyngenty przywozowe dzielone są na:
1. regionalne — tj. takie, których podział następuje w Centralnej Komisji Przywozowej pomiędzy poszczególne tereny izb przemysłowo - handlowych, celem dokonania przydziału dla poszczególnych importerów przez Regionalne Komitety Przywozowe;
2. indywidualne — tj. takie, których podział następuje przez Centralną Komisję Przywozową pomiędzy poszczególne firmy.

Podział kontyngentów na regionalne i indywidualne ustala Ministerstwo Przemysłu i Handlu po zasięgnięciu

opinii Centralnej Komisji Przywozowej.

III. Pozwolenia przywozu na towary objęte kontyngentami regionalnymi wydawane są przez izby przemysłowo-handlowe terytorialnie kompetentne dla siedziby danego przedsiębiorstwa. Pozwolenia przywozu na towary objęte indywidualnymi kontyngentami wydawane są w zasadzie przez Centralną Komisję Przywozową z tym, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu może, po zasięgnięciu opinii Centralnej Komisji Przywozowej, zlecić wykonanie tych funkcyj właściwej terytorialnie izbie przemysłowo-handlowej. Na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie wszelkie pozwolenia przywozu administrowane są przez biuro Centralnej Komisji Przywozowej.

Najpóźniej w ciągu 30 dni od chwili rozdziału kontyngentu regionalnego izby przemysłowo-handlowe winny zawiadomić Centralną Komisję Przywozową o niewykupionych pozwoleniach, jak również o niepodzielonych przez nie kontyngentach. Powstałe z jakichkolwiek przyczyn rezerwy dzieli Centralna Komisja Przywozowa.

IV. Podział kontyngentów regionalnych w poszczególnych izbach pomiędzy importerów danego okręgu dokonywany jest przez Regionalne Komitety Przywozowe, w skład których wchodzą: dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej względnie jego zastępca jako przewodniczący, dwóch przedstawicieli przemysłu, dwóch przedstawicieli handlu, jeden przedstawiciel rzemiosła oraz jeden przedstawiciel rolnictwa (należy przewidzieć również zastępców wszystkich członków Komitetu) Decyzja Regionalnego Komitetu Przywozowego co do poszczególnych przydziałów zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

V. W poszczególnych izbach przemysłowo-handlowych mogą być wydawane pozwolenia na przywóz wyłącznie w ramach kontyngentów przywozowych, ustalonych dla danej izby przez Centralną Komisję Przywozową.

Awansem na poczet kontyngentów przyszłych okresów oraz poza kontyngentem mogą być wydawane pozwolenia przywozu jedynie na podstawie wyraźnej decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

VI. Dla umożliwienia załatwienia pilnych podań o przywóz drobnych ilości towarów o charakterze przesyłek prywatnych bądź dla potrzeb produkcji upoważnia się dyrektora każdej izby przemysłowo-handlowej, a na terenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie dyrektora Centralnej Komisji Przywozowej do wydawania pozwoleń przywozu łącznej wartości do zł 5,000, w okresie dwumiesięcznym na ogólnych warunkach przywozu.

VII. Wydawanie pozwoleń przywozu w odniesieniu do kontyngentów regionalnych, względnie indywidualnych, o ile Ministerstwo Przemysłu i Handlu to postanowi, powierza się dyrektorom izb przemysłowo-handlowych. Wydawanie pozwoleń przywozu w odniesieniu do kontyngentów indywidualnych powierza się dyrektorowi Centralnej Komisji Przywozowej.

Wydawanie pozwoleń przywozu na wszystkie artykuły firmom okr. Izby Przem.-Handlowej w Warszawie porucza się dyrektorowi Centralnej Komisji Przywozowej.

Dyrektorzy izb przemysłowo - handlowych oraz dyrektor Centralnej Komisji Przywozowej pełnią funkcje związane z wydawaniem pozwoleń przywozu pod osobistą odpowiedzialnością.

Wydawanie pozwoleń przywozu dla firm mających siedzibę na terytorium W. M. Gdańska porucza się delegatowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy Generalnym Komisarzu RP. w Gdańsku.

VIII. a. Podania o udzielenie pozwoleń na przywóz winny być wnoszone przez importerów za pośrednictwem samorządu gospodarczego według właściwej terytorialnie kompetencji. Firmy gdańskie składają podania za pośrednictwem Izby Handlu Zagranicznego w Gdańsku.

b. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie może zrzec się przysługującego jej uprawnienia z punktu a. na rzecz wolnych organizacyj gospodarczych, wchodzących w skład Centralnej Komisji Przywozowej.

— o —

Pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie odbędzie się w dniu 19 stycznia.

PODWYŻKA CEŁ NA MIĘSA IMPORTOWANE DO ANGLII.

W dniu 15 grudnia 1936 r. została wniesiona do komisji parlamentarnej rezolucja na temat ustanowienia ceł na wołowinę, cielęcinę oraz przetwory. Wnosząc odnośną rezolucję Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu zaznaczył, że od cła na razie wyłączone są języki surowe i puszkowane oraz cielęcina w galarecie, ponieważ w myśl umowy polsko-angielskiej, puszkowane ozory i cielęcina w galarecie opłacają związane cło w wysokości 10%; równocześnie zapowiedział, że ta ostatnia sprawa, w odniesieniu do cła na wzmiankowane artykuły, przyjdzie pod rozwagę w roku przyszłym lecz w międzyczasie

proponowane w rezolucji wyższe cła nie będą się odnosiły do importu polskiego.

Po niezmiernie ożywionych debatach przedłożenie rządowe zostało przyjęte bez zmiany. Ponieważ stwarza ono anormalny stan rzeczy, wprowadzając niekorzystną dyskriminację w stosunku do wszystkich innych dostawców z wyjątkiem Polski, oraz biorąc pod uwagę wyraźną zapowiedź przedstawiciela rządu, należy sądzić, że przy najbliższej sposobności kwestia podwyżki cła na cielęcinę polską puszkowaną z 10% na 20% od wartości zostanie przez stronę angielską podniesiona.

Radca Handl. przy ambasadzie w Londynie.

NALEŻYTE WYSYŁANIE DOKUMENTÓW IMPORTOWYCH DO ARGENTYNY.

Eksporterzy polscy, wysyłający swe towary do Argentyny, winni przestrzegać, by dokumenty importowe, wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami, nadchodziły jednocześnie z przesyłką towarową. Odbiorcy argentyńscy skarżą się na to, że w wielu wypadkach dokumenty nadchodzą ze zwłoką kilkodniową, przez co opóźnia się odprawa celna towarów, a tym samym odbiór towaru przez importera. Fakty te pociągają za sobą stratę dla firm argentyskich, a jednocześnie eksporter polski otrzymuje należności za swój towar również z opóźnieniem.

Niedomagania te winni eksporterzy polscy usunąć we własnym interesie, załatwiając należycie formalności, związane z ekspedycją dokumentów. Przede wszystkim należy pamiętać o tym, że przesyłanie dokumentów pocztą zwykłą z reguły opóźnia odprawę celną, gdyż dokumenty wysłane przez spedytora w ten sposób nadchodzą z opóźnieniem conajmniej kilkudniowym. Należałoby więc skorzystać z poczty lotniczej. Ponieważ jednak wysyłka pocztą lotniczą podraża kalkulację dostawy, poleca się również inny sposób doręczania dokumentów, mianowicie przez jednoczesne wysyłanie go z daną partią na tym samym statku, na którym idzie towar.

Jak jednak zaznacza Linia Żeglugowa Gdynia - Ameryka, ten sposób wysyłki dokumentów zależy wyłącznie od dyspozycji eksportera względnie spedytora, przy czym dokumenty muszą być nie tylko doręczone intendentowi statku, ale ponadto muszą być dokładnie i należycie adresowane oraz ofrankowane według taryfy pocztowej.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 GRUDNIA 1936 R. DO 7 STYCZNIA 1937 R.

BELGIA. Ze względu na dający się odczuć brak węgla, kontyngenty importowe mają być znacznie rozszerzone, dla węgla przemysłowego o 143%, dla węgla do użytku domowego o 28% przy jednoczesnej obniżce opłat importowych.

Celem zneutralizowania konkurencji japońskiej, rząd belgijski nosi się z zamiarem skontyngentowania tkanin bawełnianych.

ESTONIA. W Dzienniku Urzędowym „Riigi Teataja“ z 8 12 26 r. ogłoszono zmiany stawek celnych na przywóz: win owocowych, gronowych i musujących, dalej wyrobów z kauczuku i gumy, niektórych wyrobów z żelaza i stali, pewnych fabrykatów z jedwabiu i sztucznego jedwabiu, wreszcie kapeluszy i czapek ze skóry i gumy.

Z dniem 1 I 37 r. wchodzi w życie nowa ustawa celna estońska.

Wchodząca w życie z dniem 1 I 37 r. nowa ustawa celna zawiera w ogólności te same przepisy, co dotychczas; wprowadzono jedynie pewne ułatwienia w formalnościach celnych. I tak zbędnym jest obecnie przedstawianie dokumentów i faktur na towary, przywożone nie w celach handlowych. Natomiast obostrzono przepisy celne co do towarów handlowych. Towary importowane muszą być odtąd podawane w jednostkach, według których są clone i przy każdym towarze musi być podawana w przybliżeniu waga netto, przy czym odchylenia w górę lub w dół mogą wynosić najwyżej 5 procent. W przeciwnym razie pobierać się będzie dodatek od cła w wysokości 3%. Ponieważ w wielu wypadkach jest rzeczą trudną określić dokładnie wagę netto, przeto wiele towarów będzie podlegało wspomnianemu 3-procentowemu dodatkowi.

Podróżnym do Estonii wolno zabierać przedmioty bez opłaty celnej, o ile opłaty celne od tych przedmiotów nie przekraczają 10 koron (dla rodzin 20 koron). Dotychczas granica ta wynosiła 3 korony (5 kr. dla rodzin). Wreszcie uwolniono zagraniczne przesyłki pocztowe od cła dodatkowego.

W Dzienniku Urzędowym „Riigi Teataja“ z 15 XII 36 roku ukazały się zarządzenia celne, dotyczące ułatwionej odprawy celnej maszyn i aparatów, towarów przeznaczonych na wystawy, oraz próbek towarowych, przywożonych przez komiwojażerów.

GRECJA. W dodatkowo wprowadzonej pozycji 63b tar. c. dotyczącej blachy żelaznej i żelaza obręczowego, oksydowanego, polerowanego lub matowego, nałożono cło maksym. w wysok. 3 drachm metal,. cło minim. — 2 drachm metal. od 100 kg.

HOLANDIA. Import drobiu żywego lub bitego dopuszczony jest, począwszy od 16 grudnia 1936, tylko za zezwoleniem Ministerstwa Rolnictwa.

Zniesiono od 1 I 37 r. kontyngenty przywozowe na masło.

Z dniem 1 grudnia przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów

	Okres bazowy	Ustawowy przydział wagi brut.	Okres skontyngentow.
Odzież męska	1929/30/31	20%	1 12 36 — 1 12 37
Odzież damska	1929/30/31	20%	1 12 36 — 1 12 37
Nici baweln. do szycia	1930/31	40%	1 12 36 — 1 12 37

Czapki i berety	1931/32	35%	1 12 36— 1 3 37
Wanny emal. z żel. lanego	1932/33	40%	1 12 36— 1 12 37
Wanny emal. z żel. kutego	1934/35	100%	1 12 36— 1 12 37
Zbiorniki do wody w klozetach z żel. kutego i lan.	1932/33	20%	1 12 36 — 1 3 37
Piece żelazne i części oraz ogniodporne kamienne	1933	25%	1 12 36— 1 12 37
Kafle i tafle ceramiczne; ogrzewacze i kominki oraz ich części z ceramiki lub żelaza, jak również kamienie ogniodporne	1933	25%	1 12 36— 1 12 37
Kotły do gotowania paszy dla bydła	1934/35	25%	1 12 36— 1 12 37

Z dniem 1 stycznia 1937 r. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
potaż żrący	1932, 1933, 1934	100% wagi brutto
tłuszcze zwierzęce, topione	1929, 1930, 1931	25% wagi brutto

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania pozostają bez zmian.

Kontyngentowanie masła zostało z dniem 31 grudnia 1936 r. zniesione.

Podczas ostatniej debaty w I. Izbie Stanów Generalnych rozwinęła się dłuższa dyskusja nad projektem rządowym w sprawie przedłużenia okresu kontyngentowania następujących towarów: wyroby nożownicze, benzol, ryby morskie, węgorze, saletra chilijska, nawozy sztuczne, woda amoniakalna, mydło toaletowe, tłuszcze zwierzęce, przędza lniana, rury bez szwu, siatki metalowe, rowery i ich części, wyroby kokosowe, szkło wodne, ceramika ścienna, cement, chleb i ciasto. Szereg posłów wypowiadał się za zniesieniem kontyngentowania tych towarów, dowodząc, że kwestia różnicy ceny między towarem zagranicznym a krajowym obecnie — na skutek dewaluacji guldena — przestała istnieć. Inni natomiast utrzymywali, że kontyngentowanie nie przestało być niezbędnym środkiem ostrożnej polityki gospodarczej, stanowiąc skuteczne narzędzie negocjacyjne; regime kontyngentowy w Holandii obejmuje 30% przywozu globalnego, odsetek ten jest stosunkowo niewielki w porównaniu do innych krajów. Dotychczasowa polityka rządu holenderskiego zdaje się potwierdzać ten ostatni pogląd.

JAPONIA. Z dniem 1 XII 36 r. weszły w życie nowe przepisy o kontroli dewiz. Płatności między Japonią a krajami zagranicznymi zostały podporządkowane przepisom o wekslach i czekach. Zarządzenie ustala, że pozwoleniom na przekazywanie nie podlegają kwoty, które w okresie rocznym nie przekraczają 1000 yenów. Natomiast podlegają pozwoleniom przekazy na wyrównanie sprowadzonych papierów wartościowych, przekazy na wyrównanie należności powstałych przed wejściem w życie japońskich przepisów dewizowych, przekazy ponad 10.000 yenów dla podróżujących oraz wszelkie przekazy powyżej 1.000 yenów. Banki zagraniczne działające w Japonii muszą posiadać specjalne uprawnienia rządu.

MANDŻU-KUO. Z końcem listopada 1936 r. weszła w życie ustawa o terenach wolnocłowych w Mandżurii. Składy wolnocłowe otwarto w 9-ciu miastach, przy czym za zezwoleniem ministra skarbu wolno będzie w miejscach tych otwierać wolnocłowe fabryki dla dalszej przeróbki towarów, sprowadzonych z zagranicy.

NIEMCY. Ogłoszono z ważnością od 24 XII 36 r. zniżki celne na żyto, pszenicę, jęczmień i owies, o ile towary te zostaną sprowadzone przez Urząd Monopolowy Zbóż (Reichsstelle für Getreide, Futtermittel u. sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse). Poza tym Minister Skarbu Rzeszy może w niektórych wypadkach przyznać cła wyjątkowe na produkty przemysłu młynarskiego i olejarskiego (oleje jadalne).

WIELKA BRYTANIA. Zarządzeniem ministra rolnictwa obniżona została opłata na rzecz Komisji Pszenicznej, począwszy od 1 XI 36 na 4/8 sh cwt. względnie na 1 sh od worka, ważącego 280 angielskich funtów.

Ustanowiono z ważnością od 16 XII 36 r. następujące cła przywozowe na mięso wołowe i cielęce: a) wołowina i cielęcina w opakowaniu niehermetycznym (wyjąwszy odpadki i mięso bez kości) chłodzone: ¾ d od lb, inne: ⅔ d od lb;

b) wołowina i cielęcina bez kości oraz spożywalne odpadki w naczyniach niehermetycznych (z wyjątkiem mleczka cielęcego i ozorów) — 25% od wartości;

c) wołowina i cielęcina, zakonserwowana w hermetycznych naczyniach (z wyjątkiem mleczka cielęcego, ozorów i galaret z cielęciny) — 10% ad val.;

d) ekstrakty i esencje częściowo lub w zupełności z wołowiny lub cielęciny — 10% od wart.

Powyższe cła pobierane będą prócz dotychczasowych. Mięso pod c) i d) podlegało już ogólnemu cłu w wys. 10% od wartości; obecnie łączne cło wynosi 20% ad val.

Kiełbasy i pasztety nie podlegają powyższym dodatkom. Cło od nich wynosiło i wynosi nadal 30% od wartości.

Zmieniono z dniem 23 XII 36 r. stawki celne na noże różnego rodzaju.

WŁOCHY. Dekretem Szefa Rządu z 20. 12. 36 r. obniżona została stawka celna na masło (poz. 29a) z lirów 500,— do lirów 200.— za kwintal. Obniżka ta obowiązuje do 31 marca 1937 r.

Równocześnie do dn. 30. 4. 1937 r. import melasy z trzciny cukrowej przeznaczony dla produkcji pasz melasowych korzystający ze zwolnienia od cła, dopuszczony zostaje bez żadnych ograniczeń ilościowych. Od 1 maja 1937 import ten zostaje ograniczony do 40.000 kwintali.

Podobnie bez żadnych ograniczeń ilościowych dopuszczony zostaje do 30 kwietnia 1937 r. import bezcłowy mąki kukurydzianej i maniokowej, skażonej, jako pożywki dla bydła.

Począwszy od 1 I 37 r. poddano systemowi licencyjnemu następujące towary, podlegające dotąd systemowi boletowemu: szkła optyczne, sitowie i wikliny, korale, macica perłowa, cassia, sok aloesowy, tkaniny gumowane, oraz wprowadzono licencje przywozowe na laki anilinowe i inne barwniki oraz farby drukarskie.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Nowym Yorku, obeznana z amerykańskim rynkiem i pozostająca w stosunkach handlowych z wielu firmami w Stanach Zjednoczonych, ofiaruje swe usługi firmom polskim, zainteresowanym w eksporcie do Stanów Zjednoczonych A. P. Informacje w referacie statystycznym naszej Izby.

Firma w Bordeaux pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyr. ludowych, cukierniczych i konserw mięsnych w puszkach. E/27605/95/Kl.

Firma w Królewcu nawiąże kontakt z producentami artykułów budowlanych. E/31819/4C/Kl.

Firma agenturowa na Hawannie nawiąże kontakt z eksporterami produktów żywnościowych, artykułów włókienniczych i fantazyjn. E/32744/22/Kl.

Firma agenturowa w San Salvadorze interesuje się importem skór wyprawionych. P/31945/58.

Firma holenderska interesuje się importem deseczek do suszenia cegieł. — P/31940/40/C.

Firma cypryjska interesuje się importem dykty i fornierów. P/32731/4E/C.

Firma cypryjska życzy sobie nawiązać kontakt handlowy z firmami tutejszymi odnośnie dostawy desek i łat jodłowych. P/32731/4E/C.

W Indiach Bryt. są możliwości zbytu gwoździ i drutu. P/31726/3B/Ro.

Firma holenderska poszukuje dostawców małych motorków elektr. o sile ca 1/4 konia parowego. — P/32179/45/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem naczyń emaliowanych. P/28371/44/Ro.

Firma angielska interesuje się importem gwoździ tapicerskich i pluskiewek. P/32736/44/Ro.

Firma niemiecka interesuje się importem (dla Japonii) pługów wieloskibowych. P/33065/44/Ro.

Uwaga! Firmy polskie, do których zwróci się firma „Blustons“ Grand Union Canal Warf. 421 Harrow Road London, W. 10, zechcą uprzednio zwrócić się do P. I. E. E/32821/18/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PA/6 — Wiedeński fachowiec w sprawach handlowych, doskonale obeznany z rynkiem austriackim, pragnie objąć przedstawicielstwo poważnej firmy polskiej, zainteresowanej w eksporcie do Austrii. (Korespondencja może być prowadzona też w języku polskim).

PA/7 — Firma wiedeńska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki przędzy wigoniowej na Austrię i Jugosławię.

PA/8 — Polak zamieszkały od szeregu lat w Wiedniu, doskonale obeznany z rynkiem austriackim i sprawami kupieckimi pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej na Wiedeń względnie Austrię. (Pracował w branży żywnościowej, konfekcyjnej itp.)

PA/9 — Firma austriacka dobrze wprowadzona w branży wyrobów szklanych, porcelanowych, sprzętów domowych i kuchennych pragnie objąć zastępstwo polskiej fabryki powyższych artykułów na Austrię.

PA/10 — Austriacka firma branży rolniczej, doskonale wprowadzona u odbiorców pragnie objąć zastępstwo polskiej firmy branży rolniczo - leśnej względnie rolniczo - ogrodowej na Austrię.

PA/11 — Kupiec wiedeński posiadający od szeregu lat reprezentacje firm zagranicznych pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki (branży bawełnianej wzgl. pokrewnej) zainteresowanej w eksporcie do Austrii.

Bliższych informacyj udziela Polsko - Austriacka Izba Handlowa — Warszawa, Kredytowa 8.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

O DOKŁADNE OZNACZENIE ADRESU PRZY WYSYŁKACH DO CHORZOWA.

Przy wysyłaniu towarów względnie przy zamawianiu towarów należy zwracać szczególną uwagę na ścisłe podawanie w dokumentach nazwy stacji **„Chorzów Miasto“**, gdyż niedokładne wyszczególnienie tej nazwy np. sama nazwa Chorzów lub Chorzów I, II lub III powoduje wysłanie przesyłki do niewłaściwej stacji tj. do Chorzowa, co w konsekwencji powoduje opóźnienie dostawy i powstanie dodatkowych kosztów.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W ROKU 1936.

Rok 1936 wydźwignął nasze rybołówstwo tak przybrzeżne jak i dalekomorskie, na nowy, znacznie wyższy od poprzedniego poziomu szczebel. Oto odnośne dane, według statystyki Morskiego Urzędu Rybackiego:

Połowy całkowite:

	1935	1936
ilość	17.130.150 kg	23.335.930 kg
wartość	3.474.913 zł	3.993.129 zł

w tym:

Przybrzeżne połowy:

ilość	12.563.580 kg	17.813.420 kg
wartość	2.120.240 zł	2.508.723 zł

Dalsze połowy bałtyckie:

ilość	311.230 kg	462.810 kg
wartość	70.314 zł	87.416 zł

Dalekomorskie połowy (na Morzu Północnym)

ilość	4.255.700 kg	5.059.700 kg
wartość	1.284.359 zł	1.396.990 zł

Samych szprotów złowiono w 1936 roku — 15.080.600 kg, wartości 1.150.336 zł, czyli znacznie więcej aniżeli całe połowy przybrzeżne 1935 roku wraz z dalszymi połowami bałtyckimi.

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

Grudzień 1936 roku dał ogólną ilość połowów: 2.215.580 kg, wartości 366.154 złotych, wobec 2.872.570 kg, wartości 325.310 złotych w grudniu 1935 roku. Już samo zestawienie tych liczb świadczy o niezwykłych przesunięciach, zaszłych co do wartości ryby: przy znacznie mniejszych połowach grudzień 1936 roku dał znacznie większą wartość ogólną połowu. — Zjawisko niezwykłego wzrostu wartości złowionej ryby występuje jeszcze jaskrawiej, gdy porównamy ze sobą ilości i wartości połowów przybrzeżnych. Dały one:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	2.613.470 kg	1.667.030 kg
wartość	258.191 zł	455.844 zł

W grupie bałtyckich połowów dalszych w tym miesiącu wzrost wartości nie jest tak wyraźny:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	23.900 kg	3.750 kg
wartość	6.075 zł	1.350 zł

a w grupie połowów Północnego Morza, połowów dalekomorskich śledziowych zauważyć się daje nawet spadek wartości, przy mocnym wzroście ilości złowionej ryby, czyli tendencja wręcz przeciwna:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	235.200 kg	544.800 kg
wartość	61.044 zł	108.960 zł

W głównej, największej więc grupie połowów zaszła główna zmiana. Samo zmniejszenie ilości złowionych tanich szprotów zwiększyło przeciętną wartość złowionej ryby. Ale co najważniejsza, przy zmniejszonej o przeszło milion kg ilości złowionych szprotów, wobec dobrze już rozwiniętego, dzięki pracy wędzarń, zapotrzebowania na szprot wędzony, cena na szprot poszła w górę i utrzymała się na wysokim poziomie. Odbiło się to dodatnie na rybakach i ujemnie na produkcji konserw szprotowych na eksport, gdyż surowiec okazał się za drogi i eksportu nie można było rozpocząć. Poza tym złowiono znacznie większe ilości cennych ryb — łososi i węgorzy, aniżeli w odpowiednim miesiącu poprzedniego roku.

Oto ilości poszczególnych gatunków złowionych ryb: (w nawiasie liczby dla grudnia 1935 r.) łososie 5.250 kg (1.600), mielnice 380 kg (0), troć 220 kg (970), stornia 24.400 kg (8.580), śledzie 110.400 kg (125.740), szproty 1.390.900 kg (2.421.900), węgorze 1.550 kg (0), wątłusze 130.790 kg (51.020), szczupaki 860 kg (910), okonie 20 kg (0), płotki 0 (1.050), sieja 0 (220), certy 0 (1.460 kg).

Poszczególne okręgi złowiły:

Hel	611.890 kg	wart. 175.745 zł
Gdynia	487.240 kg	„ 102.690 zł
Jastarnia i Wielka Wieś	440.110 kg	„ 111.880 zł
Chłapowo/Karwia	128.460 kg	„ 43.319 zł
Puck i wioski Zatoki	59.330 kg	„ 22.209 zł

Uderzającym jest wzrost połowów śledzi na Morzu Północnym. Towarzystwo „Mewa" przez cały rok ubiegły przeprowadzało obfite połowy z bazą jesienną w Scheweningen; znamienne jest, że bez zwiększenia flotylli osiągnięto znaczny wzrost połowów.

AWIZ: Począwszy od następnego numeru będziemy stale podawać notowania cen na śledzie solone i inne ryby w porcie rybackim w Gdyni.

PRODUKCJA SZPROTÓW W OLEJU W CIĄGU KAMPANII 1935/36 R.

20 fabryk konserw rybnych, położonych w województwach warszawskim, łódzkim, wileńskim, pomorskim, poznańskim, wołyńskim, śląskim w czasie kampanii r. 1935/36 —

5.296.396 pusz. 1/2 (4.393.537)*)
420.410 pusz. 1/4 (5.133.808)
6.930.737 pusz. 1/5 „

Na powyższą produkcję zużyto:

Ryby wędzonej	2700 ton (1.835)
oleju soyowego i innych	722 ton (589)

blachy białej	1.000 ton	(800)
Ogólna wartość prod. ca.	zł 5.000.000	(4 milj.)
Eksport wynosił ca.	zł 600.000	(100.000)

W produkcji tej wzięły udział następujące zakłady, znajdujące się w Gdyni: Anglo-Scott, Kolos, Nordia Hawe i Przemysłowe Zakłady Rybne.

*) Liczby w nawiasie oznaczają dane za r. 1934/35.

SZPROTY W „OL.".

Ministerstwo Opieki Społecznej wyraziło zgodę na przedłużenie terminu (1 grudnia 1936 r.) sprzedaży konserw szprotowych z napisem na puszkach „szproty w ol" zamiast „szproty" do dnia 1 października 1937 r. przy jednoczesnym wprowadzeniu obowiązku cechowania puszek z konserwami wyprodukowanymi w sezonie 1936/37 datą produkcji dla ułatwienia kontroli co do przestrzegania wyznaczonego terminu.

WYDAWNICTWA

BROSZURKA PT. INSTRUKCJA W SPRAWIE NADZORU NAD CENAMI.

W związku z przeprowadzanymi ostatnio pracami odnośnie zagadnienia regulowania cen w drodze zarządzeń administracyjnych, „Gazeta Administracji i Policji Państwowej" wydała broszurkę p. t. „Instrukcja w sprawie nadzoru nad cenami". Broszurka ta, na 24 stronicach druku, zawierać będzie pełny tekst okólnika Ministra Spraw Wewnętrznych nr 89 z dnia 5 grudnia 1936 r., który się w tych dniach ukazał i który zawiera skodyfikowane przepisy wykonawcze, dotyczące administracyjnego regulowania cen.

Z uwagi na wielokrotnie stwierdzoną, zwłaszcza zaś w ostatnich tygodniach w związku z t. zw. „akcją cennikową", potrzebą posiadania przez zainteresowane koła gospodarcze tego rodzaju źródeł informacyjnych, Izba nasza zapewniła sobie możność uzyskania pewnej ilości egzemplarzy tej broszury dla dalszego rozprzedania firmom zainteresowanym.

Cena broszurki wynosi w sprzedaży detalicznej — groszy 25.

PRZETARGI

PRETARG NIEOGRANICZONY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) cegły budowlanej I i II kl., licówki, klinkieru, półklinkieru, dachówki, drenów i gipsu palonego;
2) kafli piecowych;
3) wapna niegaszonego;
4) karbolineum, smoły gazowej drzewnej i węglowej;
5) pasów skórzanych zapędowych;
6) lepniku i papy dachowej;
7) drutu kolczastego ocynkowanego;
8) szczotek i pendzli;
9) śrub, śrubek różnych, krążków pod naśrubki;
10) sprężyn cięgłowych do parowozów i tendrów, sprężyn do zaworów bezpieczeństwa kotłów parowych i
11) nacinanie pilników.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:
1) 29 I 1937 r.; 2) 29 I 1937 r.; 3) 29 I 1937 r.; 4) 5 II 1937 r.; 5) 5 II 1937 r.; 6) 5 II 1937 r.; 7) 9 II 1937 r.; 8) 9 II 1937 r.; 9) 19 II 1937 r.; 10) 23 II 1937 r. i 11) 23 II 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 301 z dnia 29 grudnia 1936 r.

PRZETARG NA ROBOTY DROGOWE.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 29 stycznia 1937r. o godz. 12 publiczny przetarg ofertowy pisemny na budowę trwałych nawierzchni na drogach państwowych na długości około 400 km.

Terminy ukończenia robót — 30 listopada 1937 r. względnie 30 XI 1938 r.

Roboty mają być wykonane zasadniczo za gotówkę.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, Chałubińskiego 4.

Do przetargu oprócz firm krajowych mogą stanąć również firmy zagraniczne, przy czym te ostatnie powinny odpowiadać warunkom określonym w § 2 Ustawy z dnia 15 II 1933 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego (Dz. U. R. P. nr 19, poz. 127).

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy można otrzymać w Departamencie VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w godzinach urzędowych, za okazaniem pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek nr 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty 30 zł od kompletu warunków i kosztorysów. W Departamencie VII Dróg Kołowych M. K. można otrzymać bliższe objaśnienia.

Oferty należy składać w Ministerstwie Komunikacji w dnie powszednie w godzinach urzędowych do dnia 29 stycznia 1937 r. do godz. 12 przed południem w zapieczętowanych nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dn. 29 stycznia 1937 r. na budowę ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych".

Oferty mogą być składane osobiście lub przysłane pocztą, w tym razie mają być nadane w takim terminie, by były otrzymane w Min. Kom. przed datą przetargu.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na każdą robotę lub na jej część oraz nieprzyjęcie żadnej oferty.

Umowy będą zawarte w Imieniu Państwowego Fuduszu Drogowego przez Ministra Komunikacji w Warszawie.

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadium w wysokości 1% kosztów robót przez firmę oferowanych i dołączyć kwit o złożeniu wadium do oferty: oferty bez złożenia wadium nie będą uwzględnione.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

WAŻNIEJSZE ZMIANY W WARUNKACH IMPORTU TOWARÓW KOLONIALNYCH I OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W ROKU 1936.

Rok 1936 był rokiem o szeregu niespodzianek dla kupców, zajmujących się importem towarów kolonialnych i owoców południowych. Już na samym początku roku było do przewidzenia, że troska o utrzymanie aktywnego bilansu handlowego zwrócić musi baczniejszą uwagę czynników miarodajnych na import niektórych towarów i pociągnie za sobą wprowadzenie pewnych zmian w naszym imporcie. Jakkolwiek poszczególni importerzy liczyli się z pewnymi zmianami warunków importowych, to jednak nie przypuszczali, że zmiany, na które się zanosiło będą tak dalekoidące, że normalną pracę i kalkulację importową już poprzednio naruszoną utrudnią jeszcze więcej.

Pierwszą niespodzianką dla importerów owoców południowych było cofnięcie normalnego, już i tak szczupłego, kontyngentu przywozowego na śliwki suszone z U. S. A. oraz dopuszczenie do importu pomarańcz hiszpańskich luzem. O ile cofnięcie normalnego kontyngentu przywozowego na śliwki suszone nie zapowiadało się być groźnym, to zezwolenie na import pomarańcz luzem wprowadziło pewne rozgoryczenie wśród importerów, sprowadzających pomarańcze w skrzynkach. Nie dlatego może, że wydano pozwolenie na przywóz towaru w celach eksperymentalnych, ale dlatego, że pozwolenie to wydane było na innych warunkach importowych i bez uprzedzenia o tym importerów, sprowadzających pomarańcze w skrzynkach. Podczas, gdy ostatni otrzymywali pozwolenia na przywóz pomarańcz pod warunkiem odmrożenia w Hiszpanii naszych należności z eksportu jaj (należność za sprowadzić się mający towar w wysokości 75% jego wartości musieli z góry wpłacać w odpowiednich instytucjach w Polsce), to pozwolenie na przywóz pomarańcz luzem było wydane bez jakiejkolwiek klauzuli i deklaracji. Miało to ten skutek, że koszt własny towaru skrzynkowego loco Gdynia był znacznie wyższy od towaru przywiezionego luzem. Poza tym wobec braku doświadczeń w imporcie pomarańcz luzem i szybszego psucia się towaru zainteresowani starali się uplasować go jak najrychlej na rynku, co w konsekwencji wskutek nadmiaru towaru na rynku pociągnęło za sobą znaczną zniżkę ceny na wszystkie gatunki pomarańcz hiszpańskich i naraziło importerów na duże straty.

Drugą niespodzianką było wydanie z końcem lutego ub. r. nowej instrukcji w sprawie obrotów handlowych z krajami pozaeuropejskimi. Instrukcja ta dotyczyła w pierwszym rzędzie krajów, z którymi Polska posiada ujemny bilans handlowy. Przywóz towarów z odnośnych krajów uzależniony został od dokonania eksportu polskich artykułów na te rynki bądź też instrukcją przewidziane (kompensata), przyczym na poszczególne transakcje wymagana była zgoda Związku Izb P. H. oraz ustalenie stosunku wartości przywozu do wywozu (zawsze na korzyść eksportu o ile chodzi o przywóz towarów wysokowartościowych — kolonialnych.) Instrukcją tą objęte zostały następujące towary spożywcze: herbata, kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, jądra pestek morelowych. śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki, kompoty, kawior. miąższ oraz kompoty ananasowe w puszkach, płatki owsiane, gruszki suszone, ziarna kakaowe itp.

Ustalono, że podstawą transakcji kompensacyjnej powinien być w pierwszym rzędzie wywóz towarów nowych, na dany rynek jeszcze nie eksportowanych, względnie wywożonych w niewielkich ilościach, przyczym eksport winien poprzedzać import. Zaczęła się więc gonitwa importerów za wyszukiwaniem artykułów eksportowych względnie samych eksporterów i wzajemne przelicytowywanie się przy płaceniu premij (opłat) eksportowych. aby tylko uzyskać możność importu niezbędnych artykułów. Ponieważ nie zawsze można było dopasować eksport na rynki, z których importowała wzgl. importuje Polska powyższe towary, importerzy zmuszeni byli i są nadal bardzo często dokonywać zakupy na nowych rynkach i zrywać długoletnie stosunki handlowe ze starymi dostawcami.

Wobec wyczerpania się zapasów cytryn włoskich, sprowadzonych względnie zakontraktowanych przed wejściem w życie antywłoskich zarządzeń gospodarczych, importerzy polscy musieli przestawić się na import cytryn z innych krajów.

Pod koniec pierwszego kwartału cofnięte zostały autonomiczne kontyngenty przywozowe na kawę brazylijską i korzenie, a w drugim kwartale na herbatę i ziarno kakaowe. —

W kwietniu 1936 r. weszła w życie nowa umowa kontyngentowa na towary z Holandii i Indii Holenderskich, oraz polsko-turecki układ kontyngentowy i umowa clearingowa. Na mocy ostatniego układu uruchomione zostały kontyngenty na przywóz z Turcji w clearingu następujących towarów spożyw-

czych: owoce świeże, rodzynki, figi, orzechy, oliwa, wino itp.

Z dniem 27 kwietnia 1936 roku wprowadzoną została reglamentacja dewizowa. — W konsekwencji tejże wydane zostało zarządzenie wprowadzające reglamentację przywozu na wszystkie towary zagraniczne. Do 13 maja zakazami przywozu objęte było około 70 proc. ogólnego naszego przywozu towarów z zagranicy. Wywołało to pewne perturbacje w obrotach handlu zagranicznego w ogóle, a w imporcie owoców południowych i towarów kolonialnych w szczególności. Import owoców południowych i towarów kolonialnych był wprawdzie już przed wydaniem powyższych zarządzeń uzależniony od zezwolenia przywozu, to jednak dodatkowe wymogi odnośnie uzyskania dewiz na pokrycie należności za importowane towary wniosło do handlu importowego nowe trudności i bardzo znacznie skomplikowało pracę firmom importowym.

W dniu 8 lipca ub. r. wygasła umowa handlowa polsko - francuska, wypowiedziana przez Polskę. W związku z tym nastąpiła zwyżka cła na niektóre towary kolonialno-spożywcze, ryż surowy itd. Zawarte na 6 miesięcy prowizorium handlowe nie przyznało ceł konwencyjnych na wszystkie towary, które korzystały z niższych stawek celnych przed 8 lipca ub. r.

W związku z cofnięciem antywłoskich zarządzeń gospodarczych, zawarty został we wrześniu pomiędzy Polską a Włochami układ kontyngentowy kompensacyjno - clearingowy. Pierwsze nowe transporty cytryn włoskich nadeszły do Gdyni w początkach sierpnia.

Z dniem 1 września wprowadzony został przepis komisji dewizowej, że wnioski o przydział dewiz na towary importowane winny opiewać na nazwisko importera, wymienionego w pozwoleniu przywozu (identyczność nazwisk wnioskodawcy). Od zasady tej dopuszczone zostało odstępstwo tylko wtedy, o ile w pozwoleniu przywozu zostało przez CKP. zaznaczone, że towar został sprowadzony za pośrednictwem firm i osób trzecich i że te firmy wzgl. osoby mają dokonać przekaz za importowany towar. Zarządzenie to powiększyło trudności importowe szczególnie dla firm osiadłych w porcie gdyńskim. Przepis ten nie obowiązuje importerów gdańskich.

W pierwszej połowie września nadeszły do Gdyni dwa transporty pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Następne partie tych pomarańcz w większych ilościach, nadeszły w trzeciej dekadzie września.

Ponieważ pozwolenia przywozu wydane zostały przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu bez opłat kompensacyjnych i bez uprzedzenia o tym importerów pomarańcz kalifornijskich, naraziło to tych ostatnich na znaczne straty. Straty te wynikły z tego, że przywóz pomarańcz z USA. obciążony był opłatami kompensacyjnymi w wysokości 10 zł od skrzynki i wskutek tego koszty własne tych ostatnich cif Gdynia były znacznie wyższe od kosztów pomarańcz z Kolonij Portugalskich. W sprzedaży ceny pomarańcz kalifornijskich musiały być dostosowane do cen pomarańcz z Kolonij Portugalskich.

W związku z wojną domową Hiszpanii, import pomarańcz z tego kraju w sezonie 1936/37 został znacznie utrudniony i skomplikowany.

W grudniu wydane zostało zarządzenie, iż import pomarańcz z Palestyny w kompensacie towarowej za komplety skrzynkowe, może się odbywać do końca stycznia 1937 r. Po tym terminie będzie się mógł odbywać jedynie w drodze clearingu.

Obroty firm importowych w towarach gwiazdkowych. były w ostatnim sezonie mniejsze o 40 — 50 proc. zależnie od artykułów, niż w latach poprzednich.

Ceny niektórych towarów kolonialnych utrzymane były w ciągu całego roku na bardzo wysokim poziomie. Dotyczy to szczególnie kawy brazylijskiej, herbaty, masła kakaowego i ziarna kakaowego. Kawa zwyżkowała na rynkach zagranicznych pod koniec roku o 2 do 4 sh. na 50 kg. Cena zakupu ziarna kakaowego wynosił w maju około 25 sh. za 50 kg a w grudniu od 51 do 58 sh. cif Gdynia zależnie od gatunku.

KRONIKA

REGIONALNY KOMITET PRZYWOZOWY DLA PODZIAŁU KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH

W związku ze zmianą techniki podziału kontyngentów przywozowych oraz wydawania pozwoleń przywozu zarządzeniem Ministerstwa P. H. z dnia 23 XII ub. r. powołane zostały do życia przy izbach przemysłowo - handlowych Regionalne Komitety Przywozowe dla podziału kontyngentów przywozowych pomiędzy poszczególne firmy, w danym okręgu izbowym. W skład Regionalnego Komitetu Przywozowego wchodzi: dyrektor Izby wzgl. jego zastępca, 2 przedstawicieli handlu wzgl. ich zastępca. 2 przedstawicieli przemysłu wzgl. ich zastępcy, 1 przedstawiciel rolnictwa i 1 przedstawiciel rzemiosła wzgl. ich zastępca.

Pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie gdyńskiej, odbędzie się w dniu 19 stycznia br.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW

Dnia 6 stycznia br. zawinął do Gdyni s/s „Bardaland“ i wyładował około 21.000 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich. Tym samym statkiem nadeszło dla

Gdańska 1.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 60 worków orzechów ziemnych.

S/s „Ligura" przybył do Gdyni, dnia 7 stycznia br. i przywiózł: ca 4.400 skrzyń cytryn i ca 3.000 kg migdałów włoskich. Wyładował on również 5.300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich z Walencji.

Dnia 13 stycznia br. nadeszły do Gdyni nowe partie owoców suszonych: 4.000 kg orzechów tureckich, 8.400 kg sułtanek greckich, 35.000 kg fig i koryntek z Calamaty, 16.000 kg rodzynek i sułtanek z Pireusu, oraz 11.000 kg sułtanek z Izmiru.

Tym samym statkiem dla Gdańska nadeszło 8.800 kg fig i koryntek greckich.

NOWY TRANSPORT ZIARN KAKAOWYCH

Dnia 28 grudnia ub. r. m/s Kronpriazessan Margareta przywiózł z Brazylii dwa transporty ziarna kakaowego, razem 415 worków, wagi około 25000 kg.

NOWY TRANSPORT KAWY

Statek Pułaski, który zawinął do Gdyni dnia 11 stycznia br., przywiózł z Brazylii następujące ilości kawy dla importerów polskich 1455 worków kawy Victoria, wag. 87300 kg; 462 worków kawy Santos, wag 27720 kg; dla importerów gdańskich 2221 worków kawy Victoria, wag. 133260 kg; 297 worków kawy Santos, wag. 17820 kg. Razem 4435 worków, ogólnej wagi 266.100 kg.

DOWÓZ HERBATY

Dnia 7 stycznia s/s „Lech" przywiózł z Londynu 10.700 kg herbaty z Kolonii i Indii Brytyjskich.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 I 37)

Importerzy towarów kolonialnych notują pewne zwiększenie zapotrzebowania ze strony kupców krajowych na towary kolonialne. Dowodziłoby to o lekkiej poprawie sytuacji w tej branży. Czy jednak poprawa sytuacji będzie stałą trudno przewidzieć.

Kawa surowa:

Kaw niebieskich jest dostateczna ilość. Zapotrzebowanie jest mniejsze od dowozów, wobec czego importerzy czynią starania, aby przed nowymi transportami mogli się pozbyć starych zapasów. Kaw brazylijskich niedostateczna ilość. Część transportu ze s/s „Kościuszko", który wyładował 13 grudnia ub. r. zalega jeszcze w gdyńskich składach celnych z powodu niezałatwienia formalności, związanych z pozwoleniami przywozu i kompensatą. Ceny poszczególnych gatunków kaw kształtują się następująco: „Victoria" 7 zł 4,30 — 4,35 za 1 kg, „Capitania" zł 4,50 — 4,60 za kg, „Santos" zł 4,90 — 5,10 za kg, Maragogype zł 5,90 — 6,00 za kg, kawy niebieskie inne od zł 5,20 — 5,70 za kg zależnie od gatunku.

Herbata:

Dowozy dostateczne. Można nawet powiedzieć, że są one większe od zapotrzebowania. Tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny kształtują się następująco: — Ceylon zł 14,50 — 16,— za kg, Sumatra zł 14,— — 14,60 za kg, herbaty inne z Indii Brytyjskich, Malai itp — 14,00 — 14,50 za kg.

Korzenie:

Tendencja nieco mocniejsza szczególnie na pieprz czarny, którego cena waha się w granicach 5,00 — 5,10 zł za kg. Ziele angielskie poszukiwane — cena 7.40—7.50 zł za kg. Na cynamon tendencja słabsza — cena nieco spadła — waha się w granicach 6,25 — 6,35 zł za kg.

Ziarno i masło kakaowe:

Ceny zakupu bardzo wysokie; zbyt szczególnie na masło kakaowe nieco słabszy niż w poprzednim okresie. Koszt własny zakupu ziarna „Accra" wynosi 52—54 sh. za 50 kg cif Gdynia.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM

W czasie od 25 grudnia ub. r. do 15 stycznia b. r. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły poważne ilości pomarańcz hiszpańskich, włoskich i palestyńskich, jak również mandarynek.

Powodem wystawienia takich ilości po świętach, były spóźnione transporty tych owoców, których nie zdołano przed świętami przesłać w głąb kraju. Wpłynęło to na spadek cen i wstrzymało kupców od nabywania większych ilości, gdyż liczyli się z dalszą zniżką. Cena pomarańcz hiszpańskich wahała się w tym okresie od 0,98 — 1,10 zł za 1 kg netto. Za mandarynki hiszpańskie płacą kupcy 9,— do 10,— zł. Cena pomarańcz palestyńskich także wydatnie spadła — za kg netto płacono przeciętnie 1,10 zł. Ceny cytryn włoskich utrzymują się na przedświątecznym poziomie. Natomiast na rynku włoskim cena wzrasta z dniem każdym, jak ostatnio notują, dochodzi już nawet do 70 lirów za skrzynię fob.

Szczegółowy przebieg aukcji przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 28 grudnia ub. r., wystawiając 1.890 skrzyń a 44 kg i 1.000 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich — 1143 zbitek mandarynek hiszpańskich a 35 kg, 1.050

skrzyń cytryn włoskich a 35 kg, oraz 50 beczek jabłek kanadyjskich a 58 kg. Z powyższych ilości sprzedano: 1.178 skrzyń a 44 kg pomarańcz hiszpańskich w cenie zł 1,06 — 1,11 za 1 kg netto, 850 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich po zł 1,25 — 1,27 za 1 kg. Następnie sprzedano 250 zbitek mandarynek hiszpańskich, 1.050 skrzyń cytryn włoskich i 50 beczek jabłek kanadyjskich. Cena uzyskana za mandarynki — 95 gr do 98 gr za 1 kg, za cytryny włoskie 29 — 31,— zł za skrzynkę, za jabłka 34,80 za beczkę (1 kg 60 gr). Udział w przetargu wzięło 44 kupców, z czego 21 dokonało transakcyj.

Na aukcji dnia 30 grudnia ub. r. wystawiono 1.582 skrzyń a 44 kg pomarańcz włoskich i 860 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich, 893 zbitek mandarynek hiszpańskich, oraz 25 skrzyń pomarańcz portugalskich.

Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 1.247 skrzyń a 30 kg. Za pierwsze płacono 1,— — 1,10, za drugie 1,25 zł za 1 kg netto. Mandarynki sprzedano wszystkie po 32,— zł za zbitkę. Za pomarańcze portugalskie uzyskano 1,25 zł za 1 kg. Na aukcji było 35 kupców.

Dnia 7 stycznia br. wystawiono do przetargu 2.472 skrzynie a 44 kg i 700 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich, oraz 70 skrzyń pomarańcz włoskich i 1.520 klatek mandarynek hiszpańskich. Z tego sprzedano 100 klatek mandarynek po 7,— zł, 575 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich po cenie 1,15 do 1,17 zł za 1 kg netto. Pozostałą ilość towaru wycofano z braku nabywców. Przetarg odbył się przy udziale 31 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.
urządziły przetarg dnia 28 grudnia ub. r., na którym wystawiły 839 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które w całości sprzedano po 1,04 do 1,10 zł za 1 kg. Dalszą partię 129 skrzyń pomarańcz palestyńskich wycofano, z braku reflektantów. Z wystawionych 800 worków śliwek suszonych jugosłowiańskich sprzedano 150 po 77 gr za kg loco Warszawa.

Z następnego przetargu, który wyznaczono na dzień 29 grudnia ub. r. wycofano wszystkie wystawione towary t. j. pomarańcze hiszpańskie w ilości ca 1.400 skrzyń i śliwki suszone w ilości 150 worków.

Dnia 4 stycznia br. wystawiono 1.350 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których 376 skrzyń sprzedano, uzyskując 1,02 — 1,05 zł za 1 kg. Jako dalszą partię wystawiono 805 klatek mandarynek hiszpańskich. Mandarynki wszystkie sprzedano po 11,— — 11,50 za klatkę. W dalszym ciągu sprzedano wystawione 150 worków śliwek suszonych jugosłowiańskich po 79 gr loco Białystok. Następne wystawione partie, jak pomarańcze włoskie w ilości 400 skrzyń, mandarynki włoskie — 600 klatek i 300 beczek jabłek kanadyjskich — wycofano z powodu braku nabywców lub zbyt niskich ofert.

Dnia 5 stycznia br. wystawiono na aukcji ca 1.785 klatek mandarynek hiszpańskich i sprzedano wszystko po 9,50 — 10,— zł za klatkę. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 420 skrzyń po 1,— — 1,02 zł z wystawionych 1.000 skrzyń. Pomarańcze i mandarynki włoskie nie znalazły nabywców, wobec czego towar wycofano w całości. Również jabłka kanadyjskie nie znalazły kupców.

Przetarg z dn. 7 stycznia br.: Z 1.550 klatek mandarynek kupcy nabyli 1.200, płacąc po 9,75 — 9,80 za klatkę. Mandarynki włoskie sprzedano wszystkie w ilości 910 klatek, jako towar nieclony po 7,— zł. Pomarańcz hiszpańskich wystawiono 1.400 skrzyń i sprzedano 130 w cenie 98 gr do 1,— za 1 kg netto.

Na ostatnim przetargu w dn. 11 stycznia br. oddano na aukcję 1.300 skrzyń pomarańcz i 350 klatek mandarynek hiszpańskich, następnie 403 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 300 beczek jabłek kanadyjskich. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 140 skrzyń po 89 i 90 gr za 1 kg. Mandarynki wycofano. Kupcy nabyli 150 skrzyń pomarańcz palestyńskich, płacąc 1.10 zł za 1 kg. Jabłka wycofano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
dnia 31 grudnia ub. r. wystawiły do przetargu 520 skrzyń grapefruitów palestyńskich. — Towar sprzedany został w całości, w partiach 20 i 30 skrzyń, po cenie 28,50 do 30,— zł za skrzynię. Udział w przetargu wzięło 12 kupców.

Na aukcji dnia 5 stycznia br. wystawiono do przetargu 1.616 skrzyń pomarańcz palestyńskich oclonych i 140 skrzyń nieoclonych. Z powyższych ilości wycofano z braku nabywców i zbyt niskich ofert 1.461 skrzyń towaru oclonego i pozostałe 140 skrzyń nieoclonych.

Za sprzedany towar uzyskano 1.05 do 1,10 zł za 1 kg netto.

Dnia 8 stycznia br. urządzono aukcje wystawiając 1.440 skrzyń pomarańcz palestyńskich, oclonych, z czego wycofano 450 skrzyń i 140 skrzyń nieoclonych. Ceny podzielono na dwie grupy. Za towar drobnego sortymentu płacono 1,10 zł za 1 kg netto. Za inne sortymenty 1,03 do 1.04 za 1 kg.

Na aukcji dnia 12 stycznia br. sprzedano całą partię wystawionych pomarańcz palestyńskich po cenie 99 gr za gorsze gatunki i 1,05 do 1,10 zł za 1 kg netto lepszego gatunku.

W SPRAWIE OCHRONY SŁÓW „RÓŻA CESARSKA" NA OPAKOWANIU HERBATY.

W załączniku Nr 3 do Palestyńskiej Gazety Urzędowej z dnia 19 listopada 1936 r. Nr 647 ogłoszone zostało podanie niejakiego Szlomy Gilkisza z Tel-Aviv, ul. Jehuda Ha-

levi 10, o ochronę słów „Róża Cesarska" przy opakowaniu herbaty z napisem w języku polskim:

„Wielki Medal Złoty Rzym 1914 r. Ró Cesarska Herbata 1-wa Klacnta. Firma założona w r. 1897 w Odessie".

Ewentualne uzasadnione sprzeciwy wniesione być mogą na ręce „Register of Trade Marks, Haifa" w ciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Na tamtejszym rynku w dalszym ciągu zwyżkują ceny cytryn przy bardzo mocnej tendencji. Bezpośrednio po świętach Bożego Narodzenia nastąpiło pewne uspokojenie nie na długi jednak okres czasu, ponieważ w ostatnich dniach znów wzrosło zainteresowanie i popyt.

W tym czasie, kiedy tendencja na cytryny osłabła, wzrosło zainteresowanie na pomarańcze i mandarynki. Ostatnie notowania wykazują nieznaczną zwyżkę cen. Ponieważ jak już donosiliśmy, zbiory cytryn są o połowę mniejsze od zbiorów w r. 1935, spodziewana jest dalsza zwyżka cen.

U. S. A.

Według ostatnich notowań z dnia 1 grudnia ub. r. Ministerstwa Gospodarki Krajowej w Stanach Zjednoczonych, zbiory jabłek wynosiły 108.000.000 buszli, z czego 47.800.000 przypada na jabłka w skrzyniach. Z obliczeń tych wynika, że są one większe od podanych przez Ministerstwo w dniu 1 listopada ub. r.

Również większe są zbiory pomarańcz, niż przewidywano. W Kalifornii oszacowane zostały na 15.184.000 skrzyń. — W Walencji 22.500.000 przy czym w r. 1935 wyniosły — 18.900.000. Floryda dostarczyła w r. 1935 — 18.000.000 skrzyń, a w r. 1936 — 21.000.000.

Wszystkie zbiory pomarańcz z tak zwanych zimowych oblicza się na 90.000 wagonow. W r. 1935 wynosiły 79.000 wagonow. W ostatnich pięciu latach zbiory te wynosiły przeciętnie 77.500 wagonów rocznie.

SYTUACJA NA RYNKU KAWY W COSTA RICA.

Widoki na sprzedaż kawy z Costa Rici są niepewne, ponieważ w pierwszej części zbioru czekają kupujący na wyniki aukcji Londyńskiej. Niemcy oferowali przeważnie niskie ceny na zakup, lecz mało zostało akceptowane. Eksportowano z nowego zbioru pomiędzy 1 i 20 listopada 3,424 worków do Londynu, 443 do Niemiec, tylko 51 do USA. Ceny Londyńskie wahają się pomiędzy 70/— i 115/— za pierwszorzędne gatunki, 60/— do 70/— za drugą klasę. Ogółem importowano do Anglii pomiędzy 1 stycznia i 31 sierpnia 1936 roku z Costa Rici 7.890.719 kg. lub 43.56%; z Afryki Brytyjskiej 4.239.427 kg, lub 23.40%; z Indyj Brytyjskich 3.917.241. lub 21.62%, etc.

Costa Rica:		
Zbiór 1935/36	321.000	worków
1936/37	400.000	worków (około)
San Salvador:		
zbiór 1935/36	700.000	worków
1936/37	900.000	worków (około)
Guatemala:		
zbiór 1935/36	779.213	worków
1936/37	700.000	worków (około)
Nicaragua:		
zbiór 1936/37	240.000	worków (około)